

# Assembler son quotidien sur la route: une ethnographie de l'habiter mobile contemporain

THÈSE N° 7059 (2016)

PRÉSENTÉE LE 15 SEPTEMBRE 2016

À LA FACULTÉ DE L'ENVIRONNEMENT NATUREL, ARCHITECTURAL ET CONSTRUIT  
LABORATOIRE DE SOCIOLOGIE URBAINE  
PROGRAMME DOCTORAL EN ARCHITECTURE ET SCIENCES DE LA VILLE

ÉCOLE POLYTECHNIQUE FÉDÉRALE DE LAUSANNE

POUR L'OBTENTION DU GRADE DE DOCTEUR ÈS SCIENCES

PAR

Lisa Maude REITZ

acceptée sur proposition du jury:

Dr E. Cogato Lanza, présidente du jury  
Dr Y. Pedrazzini, directeur de thèse  
Prof. M. Agier, rapporteur  
Dr B. Mésini, rapporteuse  
Dr F. Graezer Bideau, rapporteuse



ÉCOLE POLYTECHNIQUE  
FÉDÉRALE DE LAUSANNE

Suisse  
2016





The image features a teal background with a white line drawing of a mobile living unit, possibly a motorhome or a modular building. The drawing shows the exterior profile on the left and a detailed floor plan on the right. The floor plan includes a kitchen area with a stove and sink, a living area with a sofa and a desk, a bathroom with a toilet and shower, and a bedroom area. Dimensions are provided for various parts of the unit, such as 161, 86, 40, 631, 55, 60, 126, 140, 241, and 140. The text is overlaid on the right side of the drawing.

ASSEMBLER  
SON QUOTIDIEN  
SUR LA ROUTE:

UNE ETHNOGRAPHIE  
DE L'HABITER MOBILE  
CONTEMPORAIN

**Architecture & Sciences de la ville**

Ecole doctorale ( EDAR )

**Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne EPFL**

Laboratoire de sociologie urbaine ( LaSUR )

**Directeur de thèse**

Yves PEDRAZZINI

**Doctorante**

Maude REITZ



Cette recherche n'aurait pu voir le jour sans l'aide, le soutien, la confiance et l'amitié d'un grand nombre de personnes que je tiens à remercier sincèrement.

J'aimerais témoigner ma reconnaissance à mon directeur de thèse, Yves Pedrazzini, dont la curiosité et l'enthousiasme pour les bas-côtés de la ville ont guidé et enrichi mon travail. Tout au long de ces quatre dernières années de collaboration, il a su m'accorder sans compter sa confiance et, surtout, toute la liberté dont j'ai pu rêver.

Mon amitié et ma gratitude vont à mes collègues du projet « no land's man », Ferjeux van der Stigghel qui a aiguillé mes premiers pas sur les routes de mon terrain et Sophie Greiller dont la complicité, l'écoute et la persévérance m'ont permis d'arriver sereinement au bout de cette aventure.

Ce projet aurait été impossible sans le soutien du *Forum Vies Mobiles*. Je remercie Christophe Gay, Sylvie Landrière et Anaïs Lefranc-Morin pour leur suivi et leur patience.

J'aimerais adresser mes remerciements à l'association *EnQuêtes* qui a pris en charge tous les aspects contractuels et administratifs entourant ma thèse et en particulier Hossam Adly, Maria Muñoz et Raphaël Rey pour leur professionnalisme et leur soutien.

Je remercie chaleureusement les membres du jury, Michel Agier, Elena Cogato-Lanza, Florence Graezer-Bideau et Béatrice Mésini. C'est un honneur d'avoir pu bénéficier de leur lecture et de leurs commentaires critiques.

Pour leurs conseils et nos échanges, un énorme merci à mes très chers amis et collègues Lucie Bovet, Magdalena Brand, Julie Dorner, Marie-Cécile Frieden, Maroussia Kehl, Nora Martin, Hervé Munz, Emmanuel Ravalet, Alice Sala et

# REMERCIEMENTS

Stéphanie Vincent-Geslin. Ils m'ont offert leur écoute attentive ainsi que leurs lectures critiques et bienveillantes contribuant, chacun à leur manière, au façonnement de ma réflexion. J'aimerais profiter de remercier ici Octave Debary qui m'a transmis une certaine philosophie de la recherche en me rappelant souvent que la liberté et la créativité scientifiques sont des valeurs à ne jamais sacrifier.

La réalisation de ce travail s'est également nourrie de nombreux échanges informels avec mes collègues du *LaSUR*, et plus particulièrement Joana Aleixo, Ander Audikana, Tobias Baitsch, Leticia Carmo, Derek Christie, Yann Dubois, Vincent Kaufmann, Abigail Kern, Sébastien Munafò, Luca Pattaroni, Mischa Piraud, Virginie Silberstein, Fernando Simas, Lorris Tabbone, Alexandra Thorer et Yafiza Zorro.

Je souhaite adresser toute mon affection à ma famille et à mes amis d'ici et d'ailleurs qui m'ont côtoyés tout au long de ce travail ; à Maïté qui, depuis mes premiers pas, me laisse suivre mon chemin tout en m'offrant son écoute et son soutien inconditionnel ; à Anouck et Nemo dont l'amour et la confiance, malgré les distances, me portent et me guident tous les jours ; à Pit, Mathias, Leon, Karine, Tony, Emilie, Christian, Katia, Zeyn, Julien, Marine, Anthony, Hélène, Flore et Amatxi, dont la présence, les rires, les coups de main, l'humour, les petits plats et les mots quotidiens ont été pour moi sources inestimables de bonheur.

*Last but not least*, ce travail n'aurait eu de contenu et d'épaisseur sans les échanges que j'ai eu la chance d'avoir avec les interlocutrices et interlocuteurs rencontrés sur mon terrain. Par leur générosité d'accueil et de partage, ils ont fait de cette recherche une expérience profondément humaine et inoubliable. Je ne peux tous les nommer ici mais mes pensées et ma plus grande gratitude vont à Jojo, Marlène et sa famille, Jeremy, Aline, Bérénice, Julien, Flo, Jenn, Emilie, Cédric, Louis, Nico, Vincent, Rootmout, Gilles, Florian, Dorian. Je leur souhaite à toutes et à tous bonne route et bon vent !

Dans les pays industrialisés, en réponse à la précarisation croissante du salariat et à la crise du logement, se dessinent aujourd'hui de nouvelles formes de fragilité sociale ainsi qu'une mouvance de retour volontaire vers des modes d'habiter plus nomades. Diverses formes d'habitats temporaires, mobiles et/ou autoconstruits sont, chaque jour davantage, *mobilisés* par des individus aux origines sociales diverses afin de maintenir une certaine flexibilité dans leurs activités sociales et professionnelles, d'assurer leur survie économique et/ou d'expérimenter des modes de vie alternatifs. L'habitat mobile s'inscrit dans une longue chaîne d'habitats qualifiés de « non ordinaires » et qui englobe, outre l'habitat mobile proprement dit, l'habitat précaire ou provisoire, ces dimensions pouvant par ailleurs se recouper. Niché au cœur de friches urbaines ou loin des centres-villes, entre campements éphémères et bords de routes, il est envisagé et pratiqué comme résidence permanente par certains et constitue pour d'autres une solution d'hébergement temporaire.

Cette ethnographie porte sur les modes d'habiter des résidents ayant opté pour une habitation sur roues (fourgons, camions, bus aménagés) et explore la pluralité des sphères et de strates de leur quotidien. Basé sur une enquête multi-sites et multi-située menée en France pendant trois ans, ce travail vise à la compréhension du fonctionnement d'un mode d'habiter « en train de se faire », à partir des pratiques, des expériences et des discours de ses artisans mobiles et invisibles. Il aborde ainsi l'« habiter en camion » dans ses modalités sociales, spatiales et techniques, et s'intéresse en particulier à la manière dont se formalise l'articulation habiter-mobilité.

Cette recherche rend compte des parcours de celles et ceux qui se sont mis en route sur les chemins de l'itinérance. À travers leurs récits et leurs expériences, elle restitue les perspectives, les motivations et les désirs de ces habitants mobiles, tout en mettant en lumière la manière dont ils se saisissent des contraintes structurelles, négocient avec elles, les contournent et parfois agissent sur elles.

# RESUME

En déplaçant la question de la mobilité des êtres humains vers celle de la mobilité de l'habitat, des espaces, des pratiques et des techniques, la thèse explore également la manière dont les habitants mobiles acquièrent et font circuler une multitude de savoirs et savoirs-faire (techniques, sociaux, spatiaux) en matière d'habiter et mobilité. Elle s'attache ainsi à montrer comment le mouvement, au delà de sa dimension physique et géographique, doit également être appréhendé comme cheminement expérientiel et pratique d'apprentissage. Enfin, cette recherche ethnographique rend compte de la manière dont se tisse un habiter dans des espaces supposés inhabitables du point de vue de l'ordre social et urbain. Prenant le véhicule-habitat comme porte d'entrée, elle analyse les logiques et les tensions multiples entourant les conditions de déplacement et d'installation de ses occupants. Elle met également en lumière les manières dont de micro-territoires se formalisent matériellement et spatialement à partir des marges de la ville, de la mobilité comme de l'habiter.

**Mots-clés:** habiter, mobilité, matérialité, habitats légers/mobiles, véhicules aménagés, autoconstruction, savoir-faire, France.

In a context of housing crisis and general increase in short-term/casual work, new forms of social precarity have developed since the end of the nineties in Western countries. Furthermore, a movement of voluntary shift to nomadic lifestyles is initiated. People with diverse social backgrounds and motivations decided to invest in less sedentary spaces and *mobilize* their homes to maintain professional flexibility, ensure economic survival and/or experiment alternative ways of living, producing and consuming. Mobile dwelling belongs to the larger group of “unordinary” dwellings, which, apart from proper mobile homes, consist of precarious or provisionary housing. Implanted in urban wasteland or far from city centers, between temporary camping sites and side roads, they are considered and used as permanent homes by some and as a temporary lodging solution by others.

This ethnography captures the mode of dwelling of residents that have opted for houses on wheels (transformed vans, trucks, buses) and explores the plurality of contexts and realities of their everyday lives. Following on a three years multi-sited research in France, this work aims at understanding the functioning of a mode of dwelling *in the making*. Based on practices, experiences and narratives of these mobile and invisible craftsmen and women, the work treats therefore the “life in a vehicle” and its social, spatial and technical modalities. This research cares to deliver a report about the passages of those that have decided to live on the road. By their stories and experiences, this work traces the perspectives, motivations and desires of these mobile inhabitants while shedding light on the way in which they confront, negotiate, work around and are submitted to material and institutional fixities. By translating the question of the mobility of human beings into the mobility of dwellings, spaces, practices and techniques, the present work also explores how the mobile dwellers acquire and circulate multiple knowledge and skills on both mobility and dwelling. This work seeks to show how mobility and movement, beyond their physical and geographical dimensions, must also be perceived as an experiential journey and



# ABSTRACT

an apprenticeship. Taking house-truck as an entry door, this work finally analyzes the logics and tensions engulfing the conditions of displacement and installation of its inhabitants. It sheds also light on the ways in which these micro-territories are materially and spatially formalized at the margins of cities, dwelling and mobility.

**Keywords:** dwelling, mobility, materiality, mobile dwellings, converted vehicles, self-building, skills, France.







# TABLE DES MATIERES

<b>INTRODUCTION</b>	<b>21</b>
1. « Nomad's Land, Act I » : fragments et impressions	23
2. Accident biographique	30
3. Décentrement et (re)positionnements	33
4. Esquisse de ma problématique	42
5. Présentation du développement	47
 <b>NOTES DE TERRAIN N° I</b>	 <b>51</b>
 <b>CHAPITRE I</b>	
 <b>FABRIQUE ET CHEMINS DU TERRAIN</b>	 <b>61</b>
1.1. Dans les coulisses d'un atelier (ambulant)	63
1.2. « no land's man : enquête sur les valeurs et les pratiques d'un peuple invisible »	65
1.3. Personnaliser ses instruments	68
1.4. Définir son terrain	71
1.5. Récits de vies	75
1.6. De l'observation participante à la participation observante : de l'importance du « faire »	79
1.7. Ethnographie « online »	84
1.8. Assembler et tracer : desseins d'une méthodologie rédactionnelle	87

## CHAPITRE 2

### CARRIERES D'HABITANTS MOBILES 91

2.1.	Chroniques de travail au fil des saisons	93
2.1.1.	Introduction	93
2.1.2.	Intermittents de l'emploi: au fil des embauches	98
2.1.3.	L'habitat mobile comme ressource pour le travail et en dehors du travail	105
2.2.	Au fil des années, les carrières des habitants mobiles	109
2.2.1.	Un récit à titre d'exemple heuristique	109
2.2.2.	Carrières	113
2.2.3.	Les épreuves de l'apprentissage	118
2.3.	Route et liberté: quête d'une mobilité existentielle	124
2.3.1.	Se rendre plus autonome par son logement, s'émanciper des cadres conventionnels	129
2.3.2.	Faire de la place dans ses affaires, faire de la place dans sa vie	131
2.3.3.	Se réapproprier son temps et réaménager ses activités	135
2.4.	Ambiguïtés: des cheminements individuels à l'habitat-camion	140

### NOTES DE TERRAIN N°2 157

## CHAPITRE 3

### ETHNOGRAPHIER L'HABITAT

### PAR LES PRATIQUES SOCIO-TECHNIQUES 167

3.1.	Quelques éléments de réflexion en guise de cadrage	169
3.2.	Biographier les objets	172

3.3.	Agentivité des objets : vers une reconfiguration des relations sujets-objets	176
3.4.	Sortir de l'objet et constituer les pratiques en objet de recherche	180
3.5.	« Système DIY »: petit détour sur l'origine d'un terme émic	187

## CHAPITRE 4

	<b>DUVÉHICULE DE TRANSPORT À L'HABITAT MOBILE</b>	<b>195</b>
4.1.	Itinéraire d'une transformation	197
4.2.	Typologie d'habitats-camions	199
4.3.	Achat du camion	209
4.4.	Conceptualisation et plans de l'espace	214
4.5.	Fragiles et (in)visibles coquilles: histoires de carrosseries	216
4.6.	Aménager son véhicule: entre autonomie, confort, esthétique et liberté	219
4.6.1.	Isolation, électricité, plomberie	220
4.6.2.	Touche finale: équipements intérieurs et décoration	224
4.7.	Mettre les mains dans le cambouis	229
4.8.	Reprendre sa vie en main	235

## CHAPITRE 5

	<b>DES SAVOIRS CIRCULANTS</b>	<b>255</b>
5.1.	Apprentissage et circulation des connaissances et des savoir-faire	257
5.2.	Glanage et recyclage	260
5.2.1.	Statut légal du déchet	260
5.2.2.	En tournée poubelles avec les <i>Gars'pilleurs</i>	261
5.2.3.	Une pratique de subsistance	263

<b>5.3.</b>	Enchevêtrement des formes, des modes et des lieux	265
5.3.1.	Fréquenter des lieux et des milieux	266
5.3.2	Des artefacts et dispositifs comme médiateurs de transmission	268
5.3.3	Le rôle des technologies de l'information et de la communication	270
<b>5.4.</b>	Communautés de pratiques	276
5.4.1.	Engagement mutuel	278
5.4.2.	Entreprise commune	279
5.4.3.	Répertoire partagé	280
<b>5.5.</b>	Savoir habiter les archipels	281

## CHAPITRE 6

<b>EN QUETE D'ESPACES</b>	<b>297</b>
<b>6.1.</b> Un hangar d'usine en guise d'ancrage	299
<b>6.2.</b> Savoir circuler et formaliser sa propre cartographie de ressources	302
<b>6.3.</b> De repères en repaires: des lieux d'ancrage dans l'itinérance	305
<b>6.4.</b> Visites de quelques terrains	309
<b>6.5.</b> Infrastructures et outillage du quotidien mobile	314
<b>6.6.</b> Négocier sa place dans un cadre normatif	317
6.6.1. L'habitat léger et mobile dans le droit de l'urbanisme	320
6.6.2. Habitats «illicites»,habitants «délinquants»	322
6.6.3. Loi ALUR: une prise en compte de l'habitat léger et mobile dans le code de l'urbanisme	325
<b>6.7.</b> Tactiques d'installation <i>versus</i> stratégies de délégitimation	328
<b>NOTES DE TERRAIN N° 3</b>	<b>347</b>



## **CHAPITRE 7**

<b>VERS UNE ANTHROPOLOGIE DE L'HABITER MOBILE CONTEMPORAIN</b>	<b>353</b>
7.1. Des territoires de pratiques à la carte hypothétique	355
7.2. Assemblage: usages, limites, potentiels	357
7.2.1. Penser l'urbain relationnellement	360
7.2.2. Un outil analytique intermédiaire	363
7.3. Pour une approche relationnelle et processuelle de l'habiter (mobile)	365
7.4. De l'aire à la trace: penser la fabrique de l'espace à la lumière de la réversibilité	372
7.5. Espaces de potentialités, analyseurs de l'ordre urbain: topographie des interstices	380
7.6. Des (im)mobilités intermittentes	385
 <b>POSTSCRIPTUM</b>	 <b>393</b>
 <b>ANNEXE PORTFOLIO</b>	 <b>401</b>
 <b>BIBLIOGRAPHIE</b>	 <b>423</b>
 <b>CURRICULUM VITAE</b>	 <b>449</b>







# INTRODUCTION



## I. « Nomad's Land, Act I »<sup>1</sup>: fragments et impressions

### **Tirage chromogène n°50. Chiens.**

Attenuée par le filtre de la vitre sur laquelle ruisselle des perles d'eau, se dégage une silhouette de chien blanc dont le regard noir porte directement vers l'objectif, hors de la pénombre. Peut-être un reflet, comme la tête de cet autre chien que l'on distingue à peine, mais dont l'œil gauche fixe tout aussi intensément l'objectif. La présence de ces deux figures animales comme une vision, une chimère. Je peine à les replacer dans un quelconque espace en trois dimensions.

---

<sup>1</sup> Crédits: Ferjeux van der Stigghel. Source : <http://ferjeux-van-der-stigghel.blogspot.ch/>







### Tirages chromogènes n° 10 et 33. Routes.

A la croisée de deux départementales, en pleine campagne, un homme accroupi au bord de la route, prenant appui sur l'un de ses deux sacs à dos. Son visage et son regard, légèrement voilés par la fumée d'une cigarette tout juste allumée, tendus, à l'affût, portent au loin. Son chien, mais l'on ne voit pas son museau, semble regarder dans la même direction. Au second plan, comme sur l'autre berge d'un fleuve, le feuillage des fougères, bruni, annonce la fin de l'été ou l'arrivée du printemps. On dirait le matin. L'homme est en T-shirt. Il donne cette impression d'avoir marché déjà. On ne sait pas d'où il s'en vient, avec ses bagages. Pas non plus où il se dirige. La posture de son corps ne porte pas encore les signes d'une trop longue attente ni de l'ennui.

Autre route, nocturne cette fois. La faiblesse de la lumière et le mouvement fatiguent l'œil du photographe autant que celui de l'objectif.



© Ferieux van der Stigghe



### Tirages chromogènes n° 40 et 16. Vagabonds.

Assis sur le pas de la porte, emmitouflé dans une vaste cape qui l'enveloppe jusqu'aux chevilles, le premier homme ressemble à un pèlerin, en pause dans son voyage vers un lieu tenu pour sacré. Son bâton et son chien, eux aussi, sont au repos. Le second nous joue un air familier. Une mélodie tzigane ou peut-être une « balade nord-irlandaise » à la Renaud. Jouant des mains sur son piano nomade, on l'imagine volontiers berger parcourant les vastes étendues de la montagne. Sur les flancs de celle-ci, au loin, paît son troupeau. Sans feu ni lieu, il nous conte à l'accordéon les restes et les couleurs d'un monde disparu, ou pas encore advenu. Sans toit ni loi, l'homme des moutons et l'exilé croyant regardent l'homme des champs qui demeure. Tous deux insoumis, tous deux en mouvement.





© Ferjeux van der Stigghel



### Tirages chromogènes n°37 et 13.Véhicules.

Sous un ciel sombre et nuageux, un camion de type fourgon parqué face aux montagnes sur un terrain nu. La caisse du véhicule porte encore les traces d'un usage passé : « *MINGAT*, loueur de voitures, véhicules et utilitaires pour les particuliers et les professionnels ». Les vantaux arrières complètement ouverts laissent entrevoir un tas de chevrons stockés au fond de la caisse. Le camion n'est pas encore aménagé, mais le chien paraît déjà se sentir chez lui.

Au milieu d'un intérieur de camion, se tient debout et droit, regard face à l'objectif, un homme vêtu d'un *hoodie* noir et d'un pantalon en treillis. Sa présence est digne. Son visage interrogateur, mais il n'a pas l'air pas dérangé par le photographe. Cet homme est là, mais l'image est habitée pas d'autres présences. Sur la banquette, un range-disques ouvert au premier feuillet comme si on s'apprêtait à choisir un album. Un morceau de chambre à air cloué à même le bois, peut-être pour atténuer la douleur au cas où une tête étourdie viendrait percuter l'étagère au dessus du bar. Odeur du bois et rêves de cabanes.

## 2. Accident biographique

Retracer la biographie d'un travail de thèse s'avère souvent éclairant et riche d'enseignement pour le chercheur qui tente de mettre à plat un processus au long court, jalonné d'étapes, de renversements et de bifurcations. Au lecteur de passage, pris en stop à l'ultime étape de ce *roadtrip* palpitant, quelques clés de lecture préalables ne seront pas de trop pour s'orienter dans le récit. N'est-ce pas d'ailleurs la mission que se doit de relever toute introduction ? Avant d'entamer ce travail de restitution, il me paraît donc nécessaire de revenir sur le point de départ de ce projet amorcé il y a environ quatre ans aujourd'hui. En l'occurrence, celui-ci a démarré sur ce que l'on appelle un « accident biographique » : ma rencontre avec un corpus de photographies. Fraîchement engagée au sein de l'école doctorale «Architecture et sciences de la ville», je travaille alors à la formulation d'un projet de thèse encore vaguement circonscrit autour de la question de l'autoconstruction et de la culture matérielle, lorsque mon directeur de thèse me présente quelques éléments d'un travail photographique entrepris quelques années plus tôt par l'une de ses connaissances. Depuis 2008, Ferjeux van der Stigghel, en photographe vagabond, suit les trajectoires d'un petit groupe plus ou moins éclaté d'une dizaine d'amis «routards» ayant fait le choix, plus ou moins librement, d'un mode de vie radical sur les chemins de l'itinérance. Sillonnant la France et l'Europe au fil des événements ordinaires et des situations de vie, il documente leur quotidien. Au-delà des spectaculaires clichés de *rave parties*<sup>2</sup> qui avaient contribué, dès le milieu des années quatre-vingt-dix, à ranger ce « peuple invisible » du côté du désordre, le photographe prend le parti de développer un récit calme sur le long terme à partir de bribes de vie, en réinscrivant les protagonistes dans leurs temporalités à la fois intimes, familiales, sociales et économiques. La série que je découvre à l'époque se décline principalement sur le registre du portrait. La figure humaine, à travers ses mouvements de corps et de gestes, y tient

<sup>2</sup> Ou *free parties*, fête techno clandestine.

une place prépondérante au point que les images sont littéralement habitées par les protagonistes. Si le regard ne se situe ni dans la mise en scène, ni dans le fameux « instant décisif », les clichés ne sont pas pour autant pris à la dérobée. D'emblée, le rapport de proximité entre le photographe et son sujet est palpable, de même que l'intensité des liens entre les personnes photographiées.

C'est ainsi que mon véritable premier contact avec ce « terrain », alors aussi étranger qu'inconnu, s'est opéré à travers un corpus de données purement visuelles. Je me souviens précisément de ce mélange de fascination, d'excitation et de trouble qu'avaient alors suscitées en moi ces images. Matérialisant dans un même mouvement la singularité d'un regard, ainsi que le rapport d'un photographe à son sujet, celles-ci révèlent de manière forte les enjeux du cadrage et du point de vue qu'implique nécessairement tout travail de prise d'image. Si la mise en scène est une affaire de point de vue, de choix et de délimitation de champs, le propos suggère par conséquent de manière systématique la mise hors champ qu'entraîne cet exercice, soulignant ainsi les relations complexes entre ce qui est révélé par l'image et ce qui reste hors de son cadre. Agrémentée de mes premières notes d'impressions à chaud, la série introduite ici est certes intéressante pour ce qu'elle fait voir et restitue déjà, même en creux. Cette série et mes propres fragments de notes le sont également pour leurs parts d'ombre, ce qu'elles ne laissent pas (encore) entrevoir. Comme une aspiration vers leurs périphéries, les champs couverts par la photographie déclenchent très vite en moi une première rafale de questions (de recherche). Comment ces habitants de la route s'inscrivent-ils dans un contexte social, matériel, légal, économique, politique ? Sont-ils ancrés localement dans un territoire ? Quelles relations entretiennent-ils aux lieux habités, aux espaces qu'ils façonnent, à ceux qu'ils pratiquent ? Quelles capacités et stratégies adaptatives déploient-ils en contexte de mobilité ? Dans quels discours s'inscrivent leurs imaginaires et leurs pratiques en matière de mobilité et d'habiter ? S'agit-il d'une communauté ? De quoi leurs habitats sont-ils faits ? Comment sont-ils fabriqués ?

Dans les mondes de la photographie comme du cinéma, le hors-champ est ce qui échappe au champ de la capture dans l'espace (ce qui est autour de l'image), dans le temps (ce qui se passe avant et après) et dans le contexte (social, historique, politique). Réarticulée au travail ethnographique, et plus largement à toute démarche de connaissance, la métaphore du hors-champ évoque en outre l'inévitable processus de définition et de cadrage des champs que constitue la construction progressive d'un sujet d'étude. Au-delà de l'effet

d'invitation silencieuse au questionnement qu'a su produire sur moi cette représentation en fragments d'une réalité singulière, il s'avère que ce travail photographique a établi de manière parallèle les fondations, encore fragiles alors, sur lesquelles s'est peu à peu bâtie l'architecture de mon objet de recherche. Interroger ce lieu du questionnement, situé quelque part entre l'en-deça et l'en-delà des images, quelque part au croisement ou à la frontière des champs disciplinaires, est une manière pour moi de dérouler le travail de décentrement et de positionnement qu'a constitué la problématisation de mon objet d'étude. Avant donc d'esquisser la problématique de ce travail, je souhaite dénouer et objectiver dans les pages qui suivent ce qui s'est concrètement joué autour de la découverte simultanée d'une matière photographique sensible et d'un sujet de recherche singulier.



### 3. Décentrement et (re)positionnements

Construire un objet de recherche nécessite une opération de mise à distance qui se joue presque systématiquement dans le processus d'élaboration d'une problématique. Elle constitue pour ainsi dire le point de départ de toute démarche ethnologique. Cette règle tacite selon laquelle la confrontation à l'« altérité radicale de l'objet » constitue un passage obligé (Abélès 2002 : 36 ; Rabinow 1988 : 16) labellise en quelque sorte la discipline depuis ses origines. Tout se passe comme si l'anthropologie, dans la construction de sa légitimité, associe de manière indubitable le terrain ethnographique à une altérité, tant géographique que culturelle (Geertz 1996 : 12 ; Bellier 2002 : 45). Le rapatriement des terrains ethnographiques et la disparition de la distance géographique entre observateur et observé auraient pu remettre en cause cette fascination pour l'altérité ou du désir portée vers celle-ci. La sociologie de l'Ecole de Chicago, d'abord, se réappropriant la pratique ethnographique pour aborder de nouveaux terrains urbains, puis l'anthropologie du proche, confrontée à de nouveaux enjeux, parviennent en partie à briser l'assomption selon laquelle l'Autre prend nécessairement place dans le lointain.

Dans ce mouvement de distanciation, l'ethnologue anticipe et fixe déjà l'existence d'un objet d'étude tout en définissant sa position dans une extériorité en regard de cet objet. Pour en revenir à la découverte du corpus d'images évoqué plus haut, le trouble alors éprouvé allait de paire avec une certitude, inconsciemment formulée sur le moment, de tenir un sujet ; une population *a priori* marginale et anticonformiste, aux pratiques possiblement nouvelles ou anticipatrices en terme de mode de vie, paraissant échapper à la banalité et ayant pour particularité de vivre notamment dans des formes d'habitat atypiques et plutôt pittoresques. Un sujet à la fois classique et exotique, possédant en somme toutes les caractéristiques d'un sujet d'ethnologie digne de ce nom. Ces impressions originelles trouvaient en partie un écho dans mes premières

lectures sur le phénomène des *New Travellers*, phénomène dans le sillage duquel on peut retracer, du moins partiellement, l'émergence d'un mode singulier d'habiter l'itinérance en France et en Europe. Ce phénomène prend naissance en Grande-Bretagne dans les traces des manifestations de la contre-culture rock des années 1960, puis punks dès la fin des années 1970. De nombreux jeunes, suivant les idéaux de vie prônés par la culture contestataire et critique des valeurs du système capitaliste – le libéralisme de Margaret Thatcher en l'occurrence –, choisissent d'adopter un mode de vie en marge et optent pour de nouvelles valeurs et de nouvelles pratiques, notamment un habitat mobile, se déplaçant et vivant dans leurs camions, fourgons et bus aménagés. A la fin des années 1980, certains croisent la route du mouvement *rave* naissant, mêlant ainsi la production de sonorités électroniques et l'organisation de *free parties* à leur mode de vie. Suite à l'adoption par le gouvernement Thatcher du *Criminal Justice and Public Order Act*<sup>3</sup> qui les fait fuir le Royaume-Uni, le phénomène se diffuse peu à peu dans toute l'Europe et notamment en France, via l'organisation de festivals de musique *rave* et techno. Dans une perspective culturaliste, les travaux des anthropologues Katherin Hetherington (1993) et Marcelo Freidani (2009) ont particulièrement examiné la constitution de ce phénomène en Angleterre en regard des mouvements contestataires. En Allemagne, l'ethnologue-photographe Ralf Marsault (2010), après des années de vie passées sur les routes, dans les squats de France et d'Europe, relate dans un récit intime, cru, poétique et foisonnant l'histoire des *Wagenburgen*<sup>4</sup> à Berlin. Quelques travaux ont orienté leur approche du phénomène sur l'histoire du mouvement *Travellers* en France (Spault 2008) et particulièrement sur l'espace-temps de la fête (*rave*, techno) dans ses dimensions marginales et subculturelles (Kosmicki 2004 ; Pourtau 2009). On citera enfin la recherche-action menée par François Chobeaux (1996), ainsi que le travail, plus récent, de Tristana Pimor (2014) sur le phénomène dit des « jeunes en errances » qui abordent ce phénomène sous l'angle de la précarité sociale, de la déviance, des sous-cultures juvéniles et de leurs traitements sociaux.

Au-delà de la qualité de ces travaux, force est de constater que, malgré la

<sup>3</sup> En 1994, le Parlement britannique vote le *Criminal Justice and Public Order Act*, loi sécuritaire et liberticide réprimant notamment de nombreuses formes de rassemblements (manifestations spontanées d'ouvriers autant que *raves parties*), mais également l'entrée par effraction (*tress-passing*) dans les bâtiments ainsi que le camping non autorisé. Entre autres mesures, celle-ci interdit à plus de cent personnes de se regrouper spontanément pour « écouter de la musique répétitive » et donne aux forces de l'ordre des pouvoirs accrus pour réprimer les rassemblements festifs en plein air.

<sup>4</sup> Friches occupées par des camions et des roulottes.

proximité géographique du sujet, le lien entre altérité (culturelle et sociale) et sujet de l'observation reste néanmoins insécable. Comme le souligne l'anthropologue Marc Abélès, subsiste ainsi une tendance à perpétuer une tradition consistant à « privilégier, dans le choix des recherches, des groupes situés dans des positions subalternes, voire marginales au sein de la société globale » (2002 : 37). A ce titre, il est intéressant de constater que les groupes nomades font historiquement office de cas d'école dans la discipline anthropologique. Cette dernière a largement contribué à l'élaboration d'un imaginaire des sociétés nomades comme résistance à l'Etat (Clastres 1974), comme première forme de société d'abondance (Sahlins 1976) ou comme symbole de la liberté en mouvement. Les liens entre nomadisme et pratiques de résistance, incarnés dans diverses figures archétypales, ont ainsi constitué un thème central chez nombre d'auteurs. Qu'il s'agisse du marcheur chez Michel de Certeau (1990 [1980]), de l'exilé chez Edward Saïd (2000), du vagabond chez Zygmunt Bauman (1998), ou encore du nomade chez Jean Duvignaud (1975) ou Gilles Deleuze et Félix Guattari (1980), ces figures ont bel et bien réinvesti un imaginaire romantique et essentialiste du nomade, contribuant ainsi à la construction de ce que Tim Cresswell (2006 : 53-54) nomme une « métaphysique du nomadisme ». En tant que constructions normatives, ces manières d'appréhender l'altérité ont évidemment des implications politiques et idéologiques fortes pour le chercheur et sa manière d'analyser les mutations sociales en cours. Il est donc central de rappeler, comme le fait Abélès, que l'assomption selon laquelle regarder l'Autre culturellement et socialement lointain garantirait la capacité de distanciation et d'objectivité relève d'une confusion entre une qualité de l'objet et une qualité de la démarche (Abélès 2002). La prise de conscience de cette confusion entre distance socio-culturelle et décentrement méthodologique a constitué une étape importante dans mon travail de mon positionnement.

Au delà de son inscription dans une mouvance contre-culturelle, il m'a donc paru nécessaire d'élargir les perspectives d'analyse afin de replacer ce phénomène de résurgence de l'habiter mobile dans sa dimension contextuelle et situationnelle. Ce premier mouvement de distanciation – méthodologique, cette fois - faisait écho à plusieurs travaux menés, en France et en Angleterre, autour du mouvement *Travellers* et plus largement de la résurgence de l'habitat « non ordinaire »<sup>5</sup>. Selon Greg Martin (1998), si les *New Travellers* anglais de

---

<sup>5</sup> L'habitat « non ordinaire » ou « hors norme » englobe, outre l'habitat mobile proprement dit, l'habitat précaire ou provisoire, ces dimensions pouvant par ailleurs se recouper. Entrent ainsi dans cette définition, de manière non exhaustive, des constructions temporaires, mobiles et/ou

la première vague avaient choisi de prendre la route pour des raisons idéologiques, dès le milieu des années quatre-vingt-dix, le phénomène et son orientation sont en revanche intrinsèquement reliés aux processus de restructuration économique post-fordiste, ainsi qu'au démantèlement de l'État-Providence. Selon le sociologue, cette évolution a eu pour effet d'attirer des individus en situation précaire et aux statuts sociaux et culturels de plus en plus hétérogènes. Le mémoire d'Anaïs Angeras qui porte la focale sur les saisonniers agricoles français vivant en camion tend également à confirmer cette analyse. Elle décrit ses interlocuteurs de la façon suivante : « Ils travaillent en agriculture, ont un numéro de sécurité sociale, des papiers d'identité, mais se qualifient eux-mêmes de marginaux au sein de leur propre société (...) Ils ne partagent visiblement pas tous les mêmes goûts musicaux, ou les mêmes traits esthétiques, mais ils savent tout de même se reconnaître entre eux. Ils ne souhaitent pas être affiliés à un esprit communautaire, mais vivent parfois en collectivité, de façon temporaire (...), ils ont quitté leur ville d'origine, parfois très jeunes, provenant de centres urbains, de périphéries urbaines ou de bourgs périurbains. Eux me parlent d'un choix assumé, du moins, la meilleure solution qu'ils ont trouvée, dans une situation socio-économique contemporaine qu'ils estiment difficile à vivre. Un véhicule aménagé leur permet de se loger, à moindres frais, tout en étant mobiles, lorsqu'il faut, de plus en plus souvent, parcourir de longues distances, à travers la France, pour trouver un travail salarié » (Angeras 2011 : 9).

En France et dans les pays industrialisés, les paysages ruraux comme urbains observent une recrudescence des formes diverses d'habitats temporaires, mobiles et/ou autoconstruits. Sur le marché du logement, la particularité de la « crise » actuelle ne relèverait pas forcément d'une insuffisance globale de logements mais d'une inadéquation entre l'offre et la demande (Bouillon 2009 : 7), rendant ce dernier inaccessible pour une large part de la population<sup>6</sup>, surtout dans les grandes villes. Depuis une vingtaine d'années, se dessinent ainsi parallèlement de nouvelles formes de précarité sociale et de pauvreté, ainsi qu'une mouvance de

autoconstruites, avec ou sans roues, destinées au travail et/ou au loisir, répondant ou non aux normes de confort et de salubrité: baraques, cabanes, péniches, containers, mobile homes, véhicules aménagés, tipis, yourtes, tentes, abris, squats, roulottes, etc. (Jeanjean et Sénépart 2011).

<sup>6</sup> D'après l'exploitation de la dernière édition de l'Enquête nationale Logement (Enl) réalisée par la Fondation Abbé Pierre, 3,8 millions de personnes souffriraient de mal-logement ou d'absence de logement personnel en 2016. Dans son dernier recensement de la population (réalisé en 2006), l'Insee dénombrait en outre 85 000 personnes en habitations de fortune (cabanes, constructions provisoires ou mobil-homes). Parmi les personnes privées de logement personnel, apparaissent 643 000 personnes hébergées chez des tiers de manière très contrainte (Fondation Abbé Pierre, Rapport mal-logement 2016 : <http://www.fondation-abbepierre.fr/21e-rapport-etat-mal-logement-2016>).

retour volontaire vers des modes d'habiter plus nomades, révélant au passage le grand paradoxe des villes contemporaines qui à la fois fabriquent et rejettent l'itinérance. Dans ce contexte, une série de travaux récents rendent compte de ce renouveau de l'habitat « non ordinaire » de manière transdisciplinaire et multidimensionnelle (Jeanjean et Sénépart 2011 ; Bernardot et al. 2014 ; Cousin G. et al. 2016). Parmi eux, les travaux d'Arnaud Le Marchand (2009 ; 2011) saisissent l'habitat mobile dans une perspective économique via la question du travail intermittent et plus largement des mobilités liées aux transformations des marchés et des modes de travail. Citons également les travaux de Béatrice Mésini (2011 ; 2012) qui suivent, décryptent et interrogent les conflits politiques et juridiques autour de l'interprétation et de l'application des cadres législatifs et réglementaires en regard de ces formes d'habitats aux statuts pluriels et « hors normes ».

Cette première étape de décentrement m'amenait donc à procéder à rebours. Plutôt que de prédécouper artificiellement la réalité sociale appréhendée en une forme stable et homogène (une « sous-culture », un « groupe », une « tribu » ou une « communauté »), ma tâche se devait au préalable de procéder à une mise à distance de toute catégorie et cloisonnement réifiants. En premier lieu, je décidai donc ne pas considérer mes interlocuteurs comme des nomades *a priori* (itinérants, errants, vagabonds, *Travellers*). Dans cette même logique, je ne postulai pas le caractère extraordinaire, marginal, contestataire, ni même avant-gardiste de leurs pratiques ce qui relèverait de la même façon d'une forme de réification. Afin de ne pas tomber dans l'écueil d'une lecture essentialiste et d'appréhender au mieux la pluralité des sphères et de strates du quotidien de ces habitants mobiles, de même que la pluralité de leurs parcours, il fallait donc faire quelques pas en arrière et élargir la focale. En prenant l'hétérogène, l'instable et le mouvant comme données par défaut, j'optai pour une approche non catégorielle et replaçai ainsi mon objet d'étude dans un cadre plus large, celui de l'habiter. Ou plus précisément celui de l'habiter *en situation* de mobilité.

Objet multidimensionnel, l'habiter a été appréhendé par nombre de disciplines. Le passage d'une pensée philosophique de l'habiter (Heidegger 1958 ; Bachelard 1957) vers les sciences sociales s'est traduit par de multiples analyses de l'habitat prenant comme point de départ à la réflexion les dimensions sociales et culturelles de l'espace de l'habiter (Rapoport 1972), débouchant ainsi sur des études principalement axées sur les pratiques, les usages, les expériences

(sensibles) et les représentations composant les modes de vie. Dans les années 1950, Marcel Mauss encourage les ethnologues à se pencher sur « la manière dont la forme matérielle des groupements humains, c'est-à-dire la nature et la composition de leur substrat, affectent les différents modes de l'activité collective » (2006 [1950] : 390). L'auteur pointe alors l'importance de l'étude des modes d'habitat humains articulée à celle des rythmes collectifs de la vie sociale. Une prise au sérieux des logiques habitantes dans les recherches a révélé l'existence d'une véritable philosophie pratique de l'habiter chez les habitants, une pensée « spontanée » du chez soi (Lefebvre 1966; de Certeau 1990 [1980]). La géographie d'orientation « écologique » (Berque 2000 ; Dardel 1990 ; Tuan 1974), ainsi que des approches plus phénoménologiques (Buttimer et Seamon 1980) abordent la question de l'humanisation des espaces du « naturel » par l'habiter. L'ensemble de ces réflexions a ainsi peu à peu contribué à un déplacement théorique de la question de l'habitat à celle de l'habiter. De ces travaux découle en outre l'idée que l'habitat ne peut être complètement séparé des autres sphères de la vie des individus, dans la mesure où il est une « modalité nécessaire de l'existence sociale » (Bonnin 1994 : 109). Il convient donc de ne pas s'en tenir à la notion trop restrictive de « logement » pour se rapprocher de celle d'habiter, plus apte à explorer les multiples logiques ancrées dans le quotidien des acteurs.

Il y a une quinzaine d'années, John Urry (2000) a souligné la résurgence notable des travaux de recherche sur la mobilité dans les champs de la géographie, de la sociologie comme de l'anthropologie. D'un point de vue qualitatif et quantitatif, cet essor de la mobilité constituerait, selon Sheller et Urry (2006), un nouveau fait de société qui irait jusqu'à entraîner une rupture de fond avec la sociologie classique et ses outils d'analyse au point de constituer un nouveau paradigme. Face à ce *mobility turn* (Urry 2000), l'habitat prend dès lors un tournant particulier, tant dans ses aspects matériels qu'idéels. Par l'ampleur et la place qu'elle prend dans la condition habitante, la mobilité s'affirme à cet égard comme une dimension relativement nouvelle de l'habiter et bouleverse ainsi les règles et les référents des sociétés historiquement sédentaires. Le modèle heideggérien du rapport à l'espace dans lequel le désir d'enracinement est présenté comme caractéristique essentielle de l'être humain sur la Terre est ainsi rendu moins opératoire, voire anachronique pour appréhender le contexte contemporain. Relevons néanmoins les travaux pionniers de George-Hubert de Radkowski (2002 [1967]) qui, dans les années 1960 déjà, présentait l'émergence d'une relation post-sédentaire à l'espace appuyée par la mobilité.

Alors que la diversification des formes de mobilités spatiales brouille de plus en plus la partition entre les différentes formes de mobilité « classiques » (mobilité quotidienne, mobilité résidentielle, voyage et migration), certains auteurs ont élaborés une palette d'outils théoriques pour traiter ces formes transversales de mobilité. Quelques approches, récentes pour la plupart, formalisent théoriquement cette articulation entre l'habiter et la mobilité à la lumière de ce constat. Des chercheurs comme Jacques Lévy (2008) ou Mathis Stock (2006) s'affranchissent ainsi de l'idée d'enracinement dans un lieu en proposant une approche en tant qu'étude de l'articulation des pratiques des lieux et des individus. Les réflexions de Michel Bassand (1986) ont jeté les bases d'une approche systémique dans laquelle la mobilité est appréhendée en fonction dans sa double composante à la fois spatiale et sociale. Dans une perspective similaire, Jacques Lévy élabore le concept de « capital spatial » qu'il définit comme « l'ensemble des ressources, accumulées par un acteur, lui permettant de tirer avantage, en fonction de sa stratégie, de l'usage de la dimension spatiale de la société » (Lévy 2003). Le sociologue Vincent Kaufmann propose quant à lui d'utiliser le terme de « motilité » pour qualifier le potentiel et les compétences de mobilité des acteurs comme ressource de la position sociale (Kaufmann 2007). Si la majorité des recherches contemporaines abordent la question de l'articulation habiter-mobilité d'un point de vue général, rares sont les travaux visant à en saisir ses enjeux à partir d'études de cas, c'est-à-dire en étudiant finement les modalités de déplacement et d'ancrage des populations mobiles considérées comme minoritaires.

A l'exception des travaux précédemment cités, il s'avère que l'habiter mobile contemporain, terrain de recherche encore en friche, a très peu suscité l'intérêt des chercheurs en sciences sociales dans le champ de l'habiter comme celui de la mobilité. Je fais néanmoins l'hypothèse que l'étude de cette forme d'habitat et d'habiter est susceptible de formuler des perspectives inédites en regard des évolutions contemporaines des modes de vie comme de la société. Une revue de la littérature sur le champ de l'habiter « non ordinaire » révèle en outre la rareté des analyses sur les dimensions matérielle et technique de production de ces formes d'habitat et habiter non conventionnelles, mais néanmoins contemporaines et urbaines. Dans son travail sur les pratiques transnationales des migrants albanais, l'anthropologue Dimitris Dalakoglou (2009 ; 2010) souligne un point important. Alors que la plupart des ethnographies de la migration concentrent leurs analyses sur l'étude de ses acteurs (en particulier les migrants), leurs habitats, en tant que formes culturelles dynamiques, constituent

un sujet largement sous-étudié (2010 :762). Ce constat rejoint celui d'autres auteurs (Basu et Coleman 2008 ; Löfgren et Bendix 2007) et fait plus largement référence à la manière dont les études sur la mobilité et la migration ont eu tendance à négliger l'importance de la culture matérielle domestique dans leurs analyses.

Située au carrefour entre la sphère domestique, les pratiques et les imaginaires de la mobilité, la matérialité se présente pourtant comme un champ d'analyse particulièrement productif et éclairant, en particulier en regard des formes d'habitats et d'habiter mobiles. Si les formes matérielles ne déterminent pas les usages, elles offrent toutefois des « prises » (Gibson 1979 ; Joseph 1998) qui favorisent ou défavorisent certaines activités, qualifient ou déqualifient certains groupes d'acteurs sociaux, certaines formes d'habitations et certains modes d'inscriptions spatiales. Dans le champ de la culture matérielle domestique, la littérature est certes prolixe sur la place et l'usage des objets dans l'espace de la maison sédentaire (Miller 2001 ; Collignon et Staszak 2003 ; Serfaty-Garcon 2003). Si l'on se penche en revanche sur les espaces d'habitation mobiles, des facteurs tels que le poids ou le volume des meubles deviennent ici les éléments clé des calculs et des stratégies des acteurs et réinterrogent les pratiques de l'habiter sédentaire. En outre, les dimensions gestuelles et techniques ont été passablement négligées dans les travaux sur l'habitat et l'habiter. On trouve quelques exceptions dans la littérature anthropologique francophone dans les travaux pionniers, mais quelque peu datés, de Leroi-Gourhan et Haudricourt (Leroi-Gourhan 1981 ; Haudricourt 1987), ainsi que dans les travaux du groupe *MàP* (*Matière à Penser*) autour de Jean-Pierre Warnier (Julien & Rosselin 2005 ; Julien, Rosselin et Warnier 2006 ; Bayart et Warnier 2004). Considérant le caractère autoproduit de la plupart des habitats qualifiés de non ordinaires, on soulèvera par ailleurs l'intérêt d'une approche des artefacts par leurs détournements et leurs (ré)appropriations. La notion de bricolage (Jarreau 1985 ; de Certeau 1990 [1980] ; Lévi Strauss 1962 ; Magliozzi 2008) est ici centrale puisque l'artefact, à travers la manipulation qu'il subit, est reconstruit par son détenteur et soumis à de multiples réinterprétations et des créations (Appadurai 1986 ; Segalen et le Wita 1993).

Si l'habitat ordinaire est régi par des modes de production, de gestion et d'appropriation des systèmes de normes et de valeurs relativement circonscrits, l'habitat mobile contemporain se présente à cet égard comme un objet indiscipliné. En remplaçant l'habiter mobile « en camion » à la convergence des champs



de l'habiter, de la mobilité et de la matérialité, le présent travail entend poser au cœur de son questionnement l'articulation habiter-mobilité. En opérant ce réarrangement des champs d'investigation, il vise par là même à porter un regard original sur un enjeu social, culturel, politique et économique central des sociétés contemporaines, à savoir l'intrusion de « la mobilité » dans les valeurs sociétales et le bouleversement qu'elle suscite en regard des règles, des références et des imaginaires de l'habiter des sociétés sédentaires, notamment en regard des processus de transformation du phénomène urbain.

## 4. Esquisse de ma problématique

Consécutif de ce travail préalable de distanciation et de recadrage des champs, le recours à la catégorie englobante de l'habiter marque l'affirmation d'un positionnement double, à la fois méthodologique et épistémologique. Premièrement, en déplaçant la question de la mobilité des êtres humains vers celle de la mobilité de l'habitat, des espaces, des pratiques et des techniques, ce travail vise à dépasser la dualité classique entre ancrage et mobilité constitutive du pseudo clivage entre deux types de populations : d'un côté les nomades et, de l'autre, les sédentaires. Considérant que ces oppositions ont perdu de leur valeur structurante et qu'elles contribuent de plus à gêner l'analyse des mutations sociales en cours, ma tâche consistera plutôt à les considérer de manière dialectique dans une relation de complémentarité afin d'appréhender sous un angle original les mécanismes contemporains de la mobilité sous le prisme de l'habiter. Deuxièmement, en envisageant la question contemporaine de l'habiter en situation de mobilité à partir des relations et connexions entre des acteurs, des habitats, des espaces, des pratiques et des techniques, il s'agira de multiplier les angles de vue afin de me donner les moyens d'observer, décrire et comprendre tout ce qui pourrait être compris dans cette situation. Dans cette perspective, j'entends par « mode d'habiter » l'articulation de l'espace de vie, de la mobilité, du sens des lieux et des relations sociales centrées sur le vécu quotidien des habitants. Autrement dit, un ensemble hétérogène de pratiques sociales, spatiales et techniques qui se matérialisent entre des individus, des pratiques, des artefacts, des lieux, des idées et des discours.

Ces deux prémisses épistémologiques et méthodologiques me conduisent ainsi vers la formulation de la question qui allait me permettre de tracer une première esquisse de ma problématique : « comment, dans le contexte socio-économique actuel, certains individus *mobilisent-ils* leur habitat (et, ce faisant, un

ensemble d'artefacts, d'espaces, de pratiques, de connaissances et savoir-faire) pour ré-envisager leur cadre de vie ? ». Envisagé dans son triple sens de mise en mouvement, de mise en oeuvre et de (r)assemblage, le terme de « mobilisation » est à même d'envisager à la fois les dimensions contraintes de ce mode d'habiter de même que son caractère adapté et parfois choisi. En mettant donc en exergue la dimension processuelle de l'action d'habiter, je postule d'ores et déjà qu'habiter la mobilité est à envisager comme un travail de tous les instants. Sur cette base, l'objectif de cette ethnographie de l'habiter mobile consistera à rendre compte minutieusement des activités observées en se demandant systématiquement, qui fait quoi et comment. En somme, en partant des pratiques et des récits des artisans mobiles d'un mode d'habiter « en train de se faire », ma tâche consistera à pratiquer une « ingénierie à rebours » (Becker 2002) démonter la « machine » que constitue l'habiter mobile en camion, comprendre comment elle fonctionne, identifier ses composants et leurs connexions. Pour dénouer cet enchevêtrement d'idées, de valeurs et de pratiques, j'aborderai ce mode d'habiter à partir de trois points d'entrée : les parcours, les matérialités et les territorialités.

## Parcours

A travers les récits des acteurs rencontrés, notre enquête ethnographique vise premièrement à reconstituer les parcours celles et ceux qui ont fait le choix, plus ou moins librement, d'un mode de vie sur les chemins de l'itinérance. En interrogeant les raisons qui ont motivé ce choix, il s'agira de cerner la diversité des facteurs qui influencent les parcours à des moments différenciés de leur évolution. Une attention particulière sera portée aux variations des contextes et des situations traversés, aux changements d'étapes au cours du parcours, mais également aux sens donnés par les habitants à ces variations. En s'attachant à saisir les périodes de rupture, de diversification et de fragmentation, je mettrai ainsi en lumière la dimension à la fois sinueuse et contingente de ces derniers. La prise en compte l'influence mutuelle, dans la durée, des logiques individuelles et des déterminants structurels permettra d'appréhender ces expériences de l'habiter mobile dans leur diversité, mais également les ambiguïtés et contradictions internes qui agitent ce milieu hétérogène. Suivant la trame des récits, j'interrogerai la manière dont les habitants mobiles se saisissent de ces contraintes structurelles, négocient avec elles, les contournent et parfois agissent sur elles. En outre, l'enquête consistera à mettre en lumière l'éventail

des compétences et des savoir-faire autant que les façons dont ces derniers s'acquièrent et se transmettent. Lorsqu'il s'agit d'inventer des tactiques afin de concilier diverses sphères d'activités - notamment le travail et le temps consacré à soi - une attention particulière doit être portée à la capacité d'organisation de la vie quotidienne. Je fais ainsi l'hypothèse qu'être un habitant mobile n'est pas une condition en soi ou un statut social figé, mais consiste en un apprentissage de savoirs, de savoir-faire et de savoir-être. Au-delà de sa dimension polymorphe, ma tâche consistera en outre à saisir le fond commun de cette modalité particulière d'habiter la mobilité. La question des réseaux sociaux et de l'usage des nouvelles technologies de l'information (Internet, téléphones mobiles) de même que l'importance des ressources relationnelles sera abordée de manière transversale en regard de leur centralité dans le quotidien des habitants mobiles. Je discuterai ainsi la notion de « communauté de pratique » (Lave et Wenger 1991), au sens de groupe social ou de réseau partageant des pratiques de vie, des intérêts et des biens communs dont les membres ont de fortes affinités socioculturelles.

## Matérialités

L'habiter est loin de se limiter à ses représentations ou à ses significations, autrement dit son immatérialité. Le rapport à l'habitat, par exemple, est fait d'actes concrets, de gestes, de mouvements, de jeux où s'entrecroisent des activités, des êtres, des usages, des corps, des odeurs, des sonorités en relation avec des artefacts et des techniques. Aussi, le second but de cette ethnographie est d'appréhender les processus techniques de création et de transformation des artefacts ainsi que la manière dont ces processus sont en prise avec les modes de pensée et d'être de ceux qui les mettent en œuvre. Je fais ici l'hypothèse que les pratiques de consommation, les procédés de fabrication, les techniques de mise en œuvre de même que les matériaux et artefacts employés contribuent autant à la réalisation de l'habitat qu'à l'élaboration d'une « culture matérielle » de l'habiter mobile. Prenant la figure du camion aménagé comme porte d'entrée, il s'agira d'identifier les gestes quotidiens, les arts de faire, les tactiques, les usages et les performances avec et au travers desquels les habitants mobiles bricolent et aménagent leur habitat, leur mode d'habiter comme leur existence. Ayant pour fonction concrète de transporter autant que d'abriter, le véhicule-habitat est un objet intrinsèquement hybride qui sert de siège à un ensemble de pratiques techniques et sociales. La mise en relief des dimensions socio-tech-

niques de l'habiter en situation de mobilité me permettra en outre d'envisager la pluralité des acteurs « non humains » (Latour 2006) ainsi que leurs effets sur les autres acteurs auxquels ils sont liés. Le suivi de ces liens me conduira enfin à considérer les modalités de transmission, de partage et d'échange, autrement dit la circulation, dans le temps comme dans l'espace, des pratiques, des techniques et des artefacts entourant le quotidien des habitants mobiles.

## Territorialités

Une troisième entrée par l'espace visera enfin à éclairer les modalités d'articulation des pratiques de déplacement et d'ancrage. Une première échelle d'investigation sera celle des micro-territoires des bords de routes, des lieux de vie ainsi que leur organisation sociale et spatiale interne. J'interrogerai la capacité des habitants mobiles à jouer à la lisière des villes, hybridant leur culture urbaine et leurs périples campagnards pour fabriquer des espaces mutants. Souvent situés en marge des villes (zones dites « périurbaines ») ou dans ses interstices et fissures, territoires *outsiders* non prévus pour l'habitation, ces occupations relèvent, en règle générale, du transitoire et de l'improvisation. Interrogeant le caractère liminaire de ces territoires furtifs et spontanés, je rendrai compte des articulations à l'œuvre, des formes multiples d'appropriation ainsi que des « airances » qui s'y opèrent. Prenant en compte les dynamiques temporelles propres à ces espaces, il s'agira de questionner les articulations, les juxtapositions et les confrontations entre le fixe et le temporaire, le formel et l'informel, le visible et l'invisible, le dedans et le dehors, le lisse et le strié. Les périphéries, parfois, sont mouvantes et fabriquent des territoires inédits dont les limites bougent au gré des mouvements de ceux qui s'en vont et de ceux qui s'en viennent, nomades ou sédentaires. Je m'intéresserai ainsi également à la façon dont les habitants mobiles, à travers leurs circulations, créent et s'insèrent dans des constellations mouvantes au sein de l'Hexagone et hors de ses frontières. La question de l'itinérance pose en outre des questions aux autorités publiques. Une plongée dans les dispositifs institutionnels et des politiques publiques d'organisation et de gestion territoriale (cadres réglementaires et législatifs) permettra de rendre compte de la manière dont ces formes d'urbanités temporaires et mobiles s'inscrivent dans un ordre urbain, néolibéral et sédentaire. La dimension éminemment politique de la gestion des territoires sera mise en évidence de même que les paradoxes (en terme de cohérence et de compatibilité) des politiques sociales et sécuritaires en regard des pratiques itinérantes.



## 5. Présentation du développement

Dans le **premier chapitre** de cette ethnographie, je propose une visite de mon atelier de travail et présente les conditions de production de la présente recherche. Face à un objet labile, mouvant et disloqué, la constitution d'un outillage méthodologique personnalisé et adapté s'est révélée cruciale à mon projet d'enquête. En suivant le cheminement de ma démarche depuis ses coulisses, je présente et discute les enjeux et choix épistémologiques et méthodologiques que j'ai entrepris lors de mon enquête pour aboutir aux données ethnographiques qui constituent la base du présent travail.

Une fois ma posture installée, je débute mon ethnographie en faisant la chronique d'une année de travail saisonnier à partir de l'expérience de Jean. Dans la première partie du **chapitre 2**, l'exemple du contrat de travail saisonnier me permet d'esquisser une compréhension liminaire du rapport qu'entretiennent les intermittents de l'emploi à une forme de mobilité qui se caractérise par sa discontinuité temporelle et spatiale. Cet exemple vient également mettre en lumière la centralité de l'habitat-camion comme cœur et outil précieux de cette mobilité discontinue. Dans un second temps, je déroule les récits heuristiques de quelques carrières d'habitants mobiles et mets en lumière la manière dont les logiques individuelles et certains déterminants structurels ont une influence mutuelle sur ce que j'ai nommé les « carrières d'habitants mobiles ».

Saisir cet objet complexe et protéiforme que constitue l'habitat en général et l'habitat léger/mobile en particulier nécessite véritablement une approche aux frontières et au croisement des disciplines, l'enjeu principal consistant à éviter deux écueils : celui d'un déterminisme matériel trop orienté sur la forme et la matière et celui d'un constructivisme social pas assez attentif à celle-ci. Afin d'opérer le passage des récits aux pratiques, le **chapitre 3** a pour fonc-

tion d'élaborer un cadre analytique qui me permet de pouvoir étudier, dans le contexte de l'habiter mobile, les corrélations entre culture (habiter) et technique (autoconstruction de l'habitat).

Aménager son camion consiste en un art de l'assemblage autant que du cheminement. Dans le **chapitre 4**, j'engage un travail de suivi de la transformation d'un véhicule en habitat et donne un aperçu relativement détaillé de l'univers matériel et technique entourant l'habitat-camion. Dans la mesure où il participe complètement de la construction de l'expérience de l'habitant itinérant, ce travail de transformation est loin d'être anodin. Ce chapitre retrace donc un itinéraire des pratiques et des techniques en suivant, à chacune des étapes de leur mise en œuvre, les façons dont les habitants négocient entre leurs besoins, leurs rêves et des contraintes multiples tout en mobilisant leurs expériences et leurs compétences pour trouver les méthodes et outils appropriés, relever les défis techniques, contourner les problèmes et inventer des solutions. Dans ce cadre singulier et délimité, je mets en exergue la façon dont la constitution de l'apprentissage se joue au fil de la pratique et de l'expérience de gestes techniques, c'est-à-dire dans le registre de l'action et de l'improvisation créative.

Afin de prolonger la réflexion autour des liens entre apprentissage et mouvement, le **chapitre 5** poursuit ce travail de suivi mais oriente cette fois la focale sur la question de la circulation spatiale, sociale et historique des pratiques, des techniques et des artefacts entourant le quotidien des habitants mobiles. À travers la description de quelques artefacts et lieux significatifs, j'analyse comment le processus d'apprentissage et de transmission d'un certain « savoir-habiter mobile » se caractérise par la coordination et la circulation connaissances et de savoir-faire multiples. Je mets en exergue l'importance des valeurs de partage, d'échange et de solidarité dans la constitution des expériences, des savoirs et savoir-faire entourant l'habiter en situation de mobilité. L'apprentissage de l'habiter mobile n'est pas seulement une acquisition de savoirs, c'est aussi la construction d'une identité, celle de membre d'une constellation dans laquelle des savoirs et savoir-faire singuliers sont reconnus et valorisés parce que partagés.

Partant du parcours résidentiel de Pierre, le **chapitre 6** se consacre dans un premier temps à la description des conditions d'installation de quelques habitants rencontrés. J'explicite quelques unes des modalités de production et d'organisation de ces formes d'ancrages spatiales produites par et pour l'itinérance. Dans un second temps, je mets en perspective les conditions d'existence et



de pérennité de ces espaces à travers une exploration du labyrinthe législatif et réglementaire entourant le statut de l'habitat léger, mobile et démontable dans le droit de l'urbanisme. À travers la lecture de quelques lois récentes, je montre en outre comment la sédentarité (tout comme la mobilité) s'inscrit dans un ordre moral et que l'on assiste ces dernières années en France à une construction progressive de certains corps immobiles comme ennemis urbains.

Enfin, après avoir décomposé quelques unes des multiples facettes et composantes de ce mode d'habiter, le **chapitre 7** opère le passage d'une ethnographie de l'habiter mobile en situation de mobilité à une anthropologie de l'habiter mobile contemporain. Afin de formuler théoriquement et épistémologiquement ce passage, je reviens dans un premier temps au questionnement de fond cette ethnographie, à savoir l'articulation du concept d'habiter à celui de mobilité. En mobilisant la notion d'assemblage, je questionne sa dimension opératoire en tant qu'outil analytique intermédiaire pour articuler les notions d'habiter et de mobilité ce qui m'amène à envisager l'hypothèse d'un urbanisme temporaire et situationnel comme mode d'aménagement urbain adapté dans un contexte politique, économique, sociétal et environnemental qui conduit de plus en plus de personnes à s'organiser « autrement » pour échapper à la précarité ou à l'inhospitalité. En guise de mise en perspective, je formule enfin le concept de « mobilité intermittente ».



# NOTES DE TERRAIN

N°1

Mai 2013

C'est la fin du printemps et je prends la route direction l'Estaque, petit village en périphérie de Marseille. Mon coffre est chargé de l'essentiel : quelques habits, mon ordinateur, mes carnets. Pour un temps indéterminé, j'ai décidé de quitter la Suisse afin de me rapprocher de mon terrain. Je ne sais pas encore à quoi il ressemblera mais la perspective d'établir un camp de base en France me semble être un premier mouvement adéquat. La petite maison dans les hauteurs de l'Estaque, dans laquelle nous nous étions réunis quelques mois plus tôt pour esquisser les premières lignes du projet « no land's man », avait tous les atouts d'un lieu idéal pour démarrer une enquête; une cahute de briques assemblées à coups de matériaux récupérés par les ouvriers de la cimenterie, juste en contrebas dans le vallon de la Nerthe. Et puis les ouvriers étaient partis, l'usine démantelée, la maison vendue, puis donnée en héritage. Un frère et une sœur n'avaient pu se mettre d'accord alors celle-ci avait été laissée à l'abandon suffisamment d'années pour être ensevelie sous le lierre. Un premier explorateur la déloge alors de son sauvage sarcophage et s'y installe en prenant soin de contacter Madame la propriétaire. Pas de contrat, juste un accord tacite permettant l'usage des lieux. Il y rétablit l'électricité en pirate, trouve un arrangement avec la voisine pour avoir un peu d'eau : un tuyau reliant la maison de Mouni à une cuve en haut du jardin. L'eau n'est pas potable mais au moins elle permet de se doucher et de remettre



les toilettes en service. Le toit est rendu étanche, la maison et son jardin sont peu à peu réaménagés à son goût. Les murs peints dans des couleurs chaudes, une terrasse en bois pour embrasser les collines et la mer; la structure d'un cabanon en projet, juste derrière la maison. Un couple de connaissances s'installe dans la maison d'à côté et remettent les lieux en fonction. Le voisinage n'est pas toujours facile, mais l'entraide est de mise dès lors qu'il s'agit de préserver le lieu. Après quelque temps, le couple se sépare et quitte la maison. Et puis un jour de sortie en mer, le cœur s'en est allé et Gilles n'est jamais revenu. La clé de la maison est remise de main en main et, par l'entremise d'autres voisins, s'est glissée dans celle de Ferjeux. Il s'y installe quelques mois avant de s'établir ailleurs avant de passer la clé à Jé qui est en train de mettre quelques sous de côté afin d'aménager son camion et est en galère de maison. La maison de la Nerthe se présente alors comme un refuge idéal pour terminer sa dernière mission d'interim sur Marseille. C'est à peu près à ce moment que je fais part à Ferjeux de mon projet de délocalisation temporaire en France. Suivant l'idée de pérenniser le principe de la maison comme lieu d'accueil et de passage, les clés de la Nerthe me sont remises. Je vis donc ma première semaine d'acclimatation en colocation avec Jé et sa copine. On m'installe un matelas dans un coin de salon. Avant de remonter vers les Hautes Alpes pour démarrer les travaux sur le camion, Jé me confie tous les trucs et astuces de l'endroit : les spots où mettre les



seaux quand l'eau s'infiltre par le toit à peu près à chaque trombe d'eau, la technique de remplissage de la cuve, la méthode pour tirer la chasse d'eau sans vider tout le réservoir. Sans oublier de m'avertir de toujours penser à fermer la bouteille de gaz après usage, de me présenter l'armée de cloportes faisant office de colocataires de fortune, de me laisser les bons plans en matière d'achats de légumes, de pain et de shit ainsi que le nom de la meilleure baraque à panisses. On reste en contact. Je fais également la rencontre de Tony, mon nouveau voisin. Un grand rouquin au salut furtif, passionné de musique déglinguée et de gastronomie marine, de préférence mijotée au feu de bois. Une longue soirée arrosée sous les étoiles au mois de juin à tuer les moustiques, écouter Nick Cave et la B.O de *Dead Man* autour d'un plat de gambas marquera pour moi la naissance d'une amitié complice ainsi que l'un des premiers moments marquants de cette improbable installation au numéro 194 A du chemin de la Nerthe.

(...)

Octobre 2014

Je rentre tout juste de la région toulousaine où je viens de passer quelques jours sur la ZAD (pour Zone à Défendre) du Testet. Depuis le début de l'année un collectif de militants s'est mobilisé et occupent de manière permanente un site voué à la construction d'un barrage destiné à favoriser l'agriculture intensive. Ce week-end, le collectif organisait un grand rassemblement festif ouvert



à tout le monde, une sorte de grand pique nique familial. Arrivée sur place les choses se sont très vite envenimées. Dans la nuit de samedi à dimanche, un jeune est a perdu la vie, abattu par un tir de grenade des gendarmes. Après ces jours passés à participer aux assemblées collectives, faire des convois escargots sur les petites départementales de campagne, descendre dans les rues des villes alentours pour manifester, transporter des palettes destinées à la constructions de nouvelles barricades et de miradors histoire de gagner quelques mètres de terrain aux franges de la zone, je reviens le corps épuisé et la tête tourmentée. Tony m'appelle pour me proposer un petit apéro chez Julien et Marine. Envie de m'alléger l'esprit. Et puis je suis curieuse de voir l'avancement de leurs travaux sur l'extension du petit garage aménagé qui leur fait office d'appartement depuis quelques bons mois déjà. Evidemment, on parle un peu de ce week-end passé au Testet et bien sûr de l'expérience de Notre-Dame-des-Landes. La conversation se cristallise bientôt sur la question de l'occupation et des enjeux liés au logement. Un truc qui concerne finalement la réalité de tout le monde autour de la table et également de leurs cercles d'amis proches. Une maison squattée, une caravane, une cabane par-ci, un camion aménagé par-là, un garage réhabilité en logement. Toutes sont des occupations illégales mais pourtant légitimes et nécessaires. Quelqu'un émet l'hypothèse d'un retranchement progressif, mais de plus en plus généralisé, vers l'illégalité, dans l'illégalité. Un autre



souligne que si ces situations ou ces démarches se répandent, c'est surtout pour pallier à un manque du système, en l'occurrence en matière de logement.

(...)

Janvier 2015

Cet automne, le terrain de l'Estaque et ses deux maisons ont été rachetés. Après signature du compromis de vente, le nouveau propriétaire, un voisin du chemin de la Nerthe, a pris contact avec Tony et Christian pour « discuter de la suite ». Dans le courant du mois d'octobre, les négociations sont tendues. Les propriétaires ont prévu de signer le contrat de vente fin novembre et nous veulent dehors le plus vite possible histoire d'éviter les emmerdes. L'hiver approchant, nous pourrions théoriquement invoquer la trêve hivernale. Une loi prévoit en effet qu'un locataire ne peut se faire expulser de son logement même si une mesure d'expulsion a été prononcée contre lui par la justice à l'issue d'un procès. Même dans le cas où les propriétaires entament une procédure d'expulsion, cette règle du droit au logement - qui protège également depuis peu les squatteurs/occupants sans droit ni titre - nous permettrait d'être tranquilles jusqu'à fin mars. Nous connaissons nos droits mais personne d'entre nous n'a l'énergie de compliquer les choses et de passer par un procès. Christian a déjà trouvé un appart sur Marseille et s'est installé avec Katia et Zeyn. Moi j'ai prévu de bouger dans le Pays basque. Tant qu'on nous laisse



assez de temps pour nous retourner vers autre chose, nous sommes prêts à négocier. Nous nous rencontrons quelques fois avec les propriétaires et restons finalement sur un accord à l'amiable : tout le monde partira sans faire de vague afin de libérer les lieux au 5 janvier. Tony et Emilie se mettent tout de suite en quête d'un appart et les questions fusent. Rester dans la région ou partir et recommencer ailleurs ? Chercher rapidement un nouveau toit, c'est le parcours du combattant. Epluchage des offres de particuliers sur le bon coin, tournée des agences immobilières, tenter l'accès aux bonnes offres en payant 200 euros pour une liste d'appartements dont certains sont en fait déjà loués. « A louer studio 14m<sup>2</sup>, sombre, sanitaires sur palier, chauffage aléatoire, mal isolé, bruyant 7<sup>ème</sup> étage sans ascenseur, idéal jeune couple, garants obligatoires, 650 € hc. Visite ce jour à 17h. Curieux s'abstenir » (Collectif Jeudi Noir 2009). Et quand tu penses vaguement avoir trouvé une offre abordable et décente, se pose la question de la solvabilité. T'as beau avoir passé 30 ans, être actif avec un revenu qui, théoriquement, te permettrait d'avoir un vrai bail, quand tu as un statut d'intermittent et pas de CDI, les propriétaires et les bailleurs ne cachent par leur réticence à louer un appart. S'en suit l'inévitable ballet des pièces justificatives qui frise le strip-tease : photocopie de la pièce d'identité, justificatifs de revenus en grands nombres pour pouvoir montrer sa capacité financière sur une année et ceux du garant se portant caution, justificatif de domicile (trois



dernières quittances de loyer et dernière quittance EDF/GDF ou attestation d'hébergement), attestation de Pôle Emploi ainsi que l'échéancier de vos indemnité, RIB, dernier avis annuel d'imposition, etc.

Et puis, c'est « la fin de l'Etaque », la maisonnette de la Nerthe vit ses derniers jours et les cœurs sont un peu lourds. Tant de belles choses ont habité ces murs au cours des années, des chemins se sont croisés, des amitiés sont nées, des routines du quotidien ont pris forme...et de belles engueulades ont parfois résonné dans le vallon ! On se dit qu'il y a de quoi fêter. Alors, pour enterrer la maison et formuler nos adieux, on organise une sorte de veillée, funèbre mais joyeuse. Une soirée costumée, décadente, dansante, colorée, enchantée. L'occasion d'inviter tous les copains du coin ou de passage. Chacun y glisse sa touche de créativité. La fête s'étendra jusqu'au matin. On débranchera et on remballera alors les spots et les guirlandes. On rassemblera les cadavres de bouteilles. L'autel et ses babioles, quant à eux, trôneront sur la terrasse pendant quelques semaines encore à la pluie et au vent. Dans les semaines qui suivent et avant le grand départ, à défaut de tout détruire ou d'abandonner, nous menons une lente et méticuleuse opération de déconstruction. Les objets dont nous ne voulons pas nous encombrer sont rassemblés à même le sol devant le petit muret au dessus du jardin pour constituer une brocante à ciel ouvert. A chaque visiteur de passage de se laisser appeler



et d'emporter avec lui un petit morceau de la maison. Il y a un peu de vaisselle, quelques ustensiles de cuisine, du carrelage, des vieux outils. Certaines choses sont stockées ici et là. On démonte le cuivre, les disjoncteurs, les planches de la terrasse de Christian. Marine et Julien viennent récupérer les gouttières, des tuyaux PVC, quelques plantes pour leur aménagement. Ils reprennent aussi le chauffe-eau installé par Marine lorsqu'elle s'était installée dans la maison avant que Tony n'emménage ainsi que son poêle à bois ramené de Belgique.

On est le 4 janvier. Les dernières affaires viennent d'être chargées dans le coffre du camion de Julien et Marine venus nous filer un dernier coup de main. Grandes embrassades au soleil sur le bord du chemin. Après avoir dit au revoir à Mouni, je fais un dernier tour de la maison. Il reste un canapé et quelques bricoles que personne n'emportera. La vaisselle sale du repas de la veille est encore empilée dans le lavabo. Avant de prendre un dernier sac et de m'en aller en laissant la porte ouverte aux chats sauvages et aux vents, je dépose la clé sur la table de la cuisine.



# CHAPITRE I

## FABRIQUE ET CHEMINS DU TERRAIN

*« L'atelier de l'ethnologue, c'est lui-même et son rapport à une population donnée, ses naïvetés et ses ruses, le cheminement tortueux de son intuition, les situations où le hasard l'a placé, le rôle qu'on lui fait jouer, parfois à son insu, dans les stratégies locales, l'amitié qui peut le lier à un personnage dont il fera son informateur principal, ses réactions d'enthousiasme, de colère ou de dégoût, toute une mosaïque complexe de sentiments, de qualités et d'occasions qui donne à notre «méthode d'enquête» sa coloration particulière. Or c'est cette part constitutive de notre démarche scientifique que les préceptes de l'écriture ethnologique obligent à passer sous silence. »*

(Descola 1994 : 479-480)

## 1.1. Dans les coulisses d'un atelier (ambulant)

Puisque la fécondité de tout projet ethnographique dépend de la méthodologie mise en œuvre par le chercheur impliqué, il me semble nécessaire, avant d'entrer dans le cœur du sujet, d'opérer un détour par les coulisses de mon atelier de travail. Enquêter sur les formes d'habitats et d'habiter qualifiées de « non ordinaires », et en ce qui me concerne sur leur dimension mobile, comporte un certain nombre de difficultés. De manière unanime, la littérature existante sur l'habitat « non ordinaire » s'accorde sur le fait qu'il est un objet flou, aux contours mouvants (Bernardot et al. 2014 ; Cousin et al. 2016 ; Jeanjean et Sénépart 2011). Certes, le caractère illégal, spontané et labile de ces constructions rend leur décompte irréalisable, en France comme ailleurs, et est dès lors absent des enquêtes nationales sur le logement (Marpsat et al. 2006). Mais ce n'est pas la seule raison. Si les données sont parcellaires concernant ces expressions de l'habiter considérées comme « hors normes » du point de vue des institutions, c'est aussi en raison de la complexité des problèmes et des conflits de normes (Bernardot et al. 2014 : 19) dont elles font l'objet. Outre cette invisibilité statistique, sont également à évoquer les difficultés à enquêter sur des groupes subalternes et mobiles qui, pour diverses raisons, ne souhaitent pas nécessairement être rendus visibles. Connaissant les risques de leur visibilisation (spatiale, administrative, médiatique autant que scientifique), la méfiance, voire la défiance de ces derniers à l'égard de toute forme d'institution est relativement courante et s'exprime le plus souvent via l'adoption de stratégies et de techniques d'effacement. Que cela soit pour éviter les tracasseries administratives ou législatives, pour s'engager dans des pratiques militantes ou des formes d'échanges non marchandes ou informelles. D'où la nécessité de les appréhender par des méthodes non formelles.

En regard de ces difficultés, et afin de rendre compte au mieux des spécificités de l'habiter en camion, le choix et la constitution d'un dispositif méthodologique

adapté s'est donc évidemment révélé crucial à mon projet d'enquête. Faisant écho au « cheminement tortueux » auquel fait référence Descola, le mot grec *methodos*, dont vient le terme français « méthode », est construit sur la racine grecque *hodos*, qui signifie au sens premier « route, chemin ». En s'engageant comme moi sur les traces de l'habiter mobile contemporain, d'autres ethnologues auraient obtenu des résultats quelques peu différents des miens selon leur méthode de recherches, selon leur perception de ce monde et leur intégration à cette population. Comme le souligne Serge Bouchard: « l'enquête s'avère un processus nettement personnel où l'ethnographe s'utilise lui-même en tant qu'outil principal d'enregistrement » (1980 : 69). Outre les difficultés propres à l'objet lui-même, l'enquête ne peut faire l'économie d'un sujet, en l'occurrence celui de l'ethnographe. Dans la mesure où il est le producteur principal de ses sources, mais également l'interprète, le positionnement de ce dernier est une variable importante, si ne n'est centrale, dans toute la démarche méthodologique. Néanmoins, l'ethnographe ne travaille jamais seul ; les données ethnographiques sont en effet le produit de la relation mutuelle du chercheur et des « sujets » et relèvent dès lors toujours de « perspectives partiales » (Clifford 1986). A cet égard, notons que le préfixe grec *meta* associé à *hodos* n'implique nullement l'idée de démarche systématique et « méthodique » que l'on associe communément au terme « méthode » en français, mais renforce plus exactement l'idée de déplacement au sens de « poursuite d'un chemin ». Et si l'on veut chercher d'autres nuances introduites par *meta*, c'est du côté de l'idée de « communauté » qu'il faut s'orienter. L'un des sens de *meta* est en effet « avec, en commun avec ». La signification étymologique de la méthode est ainsi à saisir comme un « cheminement avec », une « recherche en commun ». Afin de mettre au jour les biais possibles de ma vision des choses, il me paraît donc essentiel d'exposer ici les conditions de production de ma recherche et la dimension inévitablement « située » de cette dernière (Haraway 2007).



## 1.2. « no land's man : enquête sur les valeurs et les pratiques d'un peuple invisible »

Puisqu'il a contribué de manière significative à situer et à façonner ma manière d'appréhender, d'observer et d'analyser le terrain, il me paraît important de m'attarder premièrement sur le cadre dans lequel s'est inscrit cette recherche. Comme évoqué en introduction de ce travail, tout démarre autour du travail photographique de Ferjeux van der Stigghel. Son travail présenté au festival *Visa pour l'image* à Perpignan en 2010, il cherche alors à développer sa recherche sur le mode de la collaboration et partage son projet avec mon directeur de thèse, Yves Pedrazzini. Inscrite depuis peu à l'EDAR<sup>1</sup> et oeuvrant à l'époque à la formulation d'un projet de thèse autour des questions d'autoconstruction et de culture matérielle, Yves me présente quelques éléments du travail de Ferjeux. Nous commençons à envisager une collaboration et Sophie Greiller, architecte praticienne indépendante, intègre l'équipe. Ensemble nous constituons le collectif *noland* et approchons le *Forum Vies Mobiles*<sup>2</sup> auquel nous présentons un projet de recherche interdisciplinaire, incluant également mon projet individuel de thèse. Quelques mois plus tard, démarrent ainsi parallèlement ma thèse et notre recherche scientifique et artistique intitulée : « no land's man : enquête sur les valeurs et les pratiques d'un peuple invisible ». Tel que formulé collectivement, notre projet visait à « explorer les mondes des néo-nomades afin de découvrir leurs fondements politiques et culturels, les circonstances qui les ont menés à prendre les routes, à se réapproprier les arts de construire un habitat mobile et des campements furtifs. Le collectif *noland* fait l'hypothèse que ces nomades, ayant rompu avec la sédentarité contemporaine pour des causes variées, mettent en lumière des modes de vivre et d'habiter qui reflètent des

<sup>1</sup> Programme doctoral « Architecture et sciences de la ville » (EDAR), Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, Suisse.

<sup>2</sup> Institut international de recherches et d'échanges sur les mobilités créé par la SCNF et réunissant chercheurs, artistes et praticiens du transport, voir [fr:forumviesmobiles.org/](http://forumviesmobiles.org/)

mutations traversant notre société. Alors que leurs modes de vie sont généralement pointés du doigt, stigmatisés sous prétexte qu'ils transgressent les normes esthétiques et les règles de salubrité, de sécurité, d'ordre public, *noland* souhaite rendre visibles les dimensions créatives et critiques de ces modes de vie et d'organisation sociale s'exprimant tout à la fois dans des formes d'habitats et d'habiter flexibles et évolutives, des activités professionnelles, des économies informelles, des compétences et des savoir-faire partagés, des pratiques territoriales et de mobilité ».

Afin de reconstituer des histoires de vie, des histoires d'habitats et des histoires alternatives de l'habiter contemporain, le collectif a donc élaboré un dispositif méthodologique adapté aux circonstances du terrain ainsi qu'aux conditions de production de la recherche elle-même. A l'horizon d'une entreprise collaborative, cette tâche s'est doublée collectivement et individuellement d'un travail de remise en question et d'ajustement de tous les instants. Faisant face aux imprévus, aux aléas et aux conflits, les modalités de la collaboration, dans la mesure où elles se sont véritablement construites au fil de l'avancement du travail, n'ont pu être envisagées autrement que dans leur caractère processuel. L'équipe étant dispersée aux quatre coins de la France (et de la Suisse), un premier enjeu a été de mettre en place un moyen de faire le point de manière régulière sur l'avancement de nos recherches individuelles, de mettre nos réflexions en commun tout en échangeant sur la préparation des produits de nos restitutions futures. En outre, nous arrivions individuellement avec des expériences, des connaissances et une familiarité très variables en regard de l'objet et du terrain d'étude. Aux vues de ces circonstances, et face à un terrain mobile et géographiquement éclaté, un temps d'ajustement de quelques mois a été nécessaire afin que chacun trouve un terrain adapté à son engagement, à sa localisation sur le territoire ainsi qu'à ses capacités de mouvement<sup>3</sup>. A ce stade de la recherche, un enjeu central a consisté pour ma part à m'émanciper du travail mené par Ferjeux, notamment en constituant mon propre réseau d'interlocuteurs et en construisant mon propre terrain. Dès la formulation initiale du projet de recherche, un désir du collectif était de restituer la recherche dans des formes originales, et possiblement innovantes. Ce désir s'est matérialisé dans la conception (conceptualisation et réalisation) de divers produits. En l'espace de

<sup>3</sup> Le photographe, au volant de son camion aménagé, a poursuivi le cheminement des personnes rencontrées les années précédentes, principalement dans le Sud-Est de la France et en Bretagne. Après avoir aménagé mon propre véhicule utilitaire, je me suis peu à peu constitué mon propre réseau d'interlocuteurs parcourant la moitié sud de l'Hexagone, d'est en ouest. L'architecte a mené principalement son enquête non loin de son lieu de domicile en région parisienne (Seine et Marne), ainsi qu'en Haute Savoie.

deux ans, le projet a ainsi donné lieu à trois expositions<sup>4</sup> et deux articles<sup>5</sup>. En fin de projet, la restitution collective de notre recherche auprès du *Forum Vies Mobiles* a pris la forme d'un « carnet de photos » et d'un « carnet de route » ayant le statut double de rapport de recherche et de maquette en vue d'une potentielle valorisation par la publication ultérieure d'un ouvrage, destiné *a priori* à un public large. Un portfolio extrait du « carnet de photos » figurant en annexe de la thèse rassemble une vingtaine d'images réalisées par Ferjeux van der Stigghel et constitue, dans le cadre du présent travail, un corpus dans lequel les lecteurs sont invités à se plonger librement au fur et à mesure de la lecture.

Du fait de l'inscription particulière de mon travail au sein d'un projet collectif et interdisciplinaire, l'un de mes plus gros défis a sans doute été d'articuler mon travail individuel de thèse à un rythme et un mode de travail collectif. Celui-ci a notamment dû intégrer, bon gré mal gré, plusieurs dimensions peu habituelles dans la poursuite d'un travail doctoral. Premièrement, une part importante de mon travail (en termes de temps et d'investissement personnel) s'est consacrée à la gestion des dimensions communicationnelles, administratives et logistiques à la fois à l'intérieur du collectif et vers l'extérieur. Deuxièmement, et dans la mesure où la conceptualisation des produits de la recherche se devait, dès le démarrage du projet, d'être anticipée et pensée à l'horizon d'une restitution finale à visée d'une potentielle publication grand public, j'ai également dû adapter ma façon de travailler. S'il est beaucoup plus institué dans d'autres pratiques professionnelles, notamment artistique et architecturale, ce mode opératoire est assez peu commun en sciences sociales qui procèdent selon une logique inverse dans la mesure où la question de la valorisation des résultats se pose généralement à l'issue de la recherche. Au delà des attentes, des sensibilités, des engagements divers et des difficultés propres à toute collaboration, le présent travail est largement tributaire à la fois des conditions dans lesquelles le projet « no land's man » a pu voir le jour, du mode opératoire mis en place collectivement ainsi que des nombreux et intenses échanges que ces derniers ont générés.

---

<sup>4</sup> Une première exposition, *Travellers, campements et bords de ville*, a été présentée à la Maison Rouge (Paris) et à Yes We Camp (Marseille). Une deuxième exposition, *Néo-nomades, campements et bords de route*, enrichie de nouveaux clichés, a eu lieu à la bibliothèque universitaire du Havre. J'ai traité ailleurs des enjeux soulevés par les différences de temporalités de production propres aux champs disciplinaires et par la publicisation des résultats d'une recherche en cours au sein d'une recherche combinant photographie et recherche urbaine (Reitz et Greiller 2016, à paraître).

<sup>5</sup> Un premier article dans le n°2 (septembre-octobre 2013) de *Fisheye, le magazine lifestyle de la photographie* et un second article dans le n°04 (février 2014) de la revue d'architecture *Tracés* consacré à l'itinérance.

### 1.3. Personnaliser ses instruments

Ethnographier le quotidien des habitants mobiles dans ses facettes les plus ordinaires, tâche à laquelle je me suis attelée pendant les deux années de mon terrain a principalement consisté, pour reprendre la jolie formule d'Howard Becker, à pratiquer une « ingénierie à rebours » (2002). C'est-à-dire à démonter une machine – que j'ai nommé « habiter mobile » - et à comprendre comment elle fonctionnait, quels en étaient les composants et comment ces derniers étaient reliés entre eux. Parfois source de profondes remises en question, souvent éprouvante physiquement et émotionnellement, mais néanmoins toujours excitante, cette tâche, à laquelle à peu près rien dans ma formation académique ne m'avait concrètement préparée, m'a peu à peu amenée à façonner mon propre outillage. Partie sur le terrain avec une boîte en plastique achetée dans une grande surface de bricolage et équipée de deux ou trois outils électroportatifs bon marché, j'ai pu en de nombreuses occasions réaliser que mon équipement était peu adapté pour séparer les pièces des rouages produits par les situations auxquelles je participais. Ecrous grippés, outils cassés, batteries déchargées. Mes interlocuteurs, plus experts que moi en matière de mécanique, ont d'abord commencé à me prêter leurs propres outils, au sens propre comme au sens figuré. Puis, suivant le fil épique et sinueux de mes expériences, j'ai progressivement acquis plus de confiance et ainsi poursuivi mon apprentissage d'« artisan intellectuel » (Mills 2006). Pour reprendre les mots de Charles Wright Mills, « l'artisan intellectuel est celui qui sait maîtriser et personnaliser les instruments que sont la méthode et la théorie, dans un projet concret de recherche. Il est tout à la fois : homme de terrain, méthodologue et théoricien, et refuse de se laisser dominer par le terrain, ni par la méthode, ni par la théorie. Car se laisser ainsi dominer c'est « être empêché » de travailler, c'est-à-dire de découvrir un nouveau rouage dans la machine du monde » (ibid. 2006 : 12).

Si Mills souligne ici pour moi un aspect fondamental du métier de chercheur, il

fait par ailleurs écho à plus d'un titre à la réalité de mes interlocuteurs qui, pour pouvoir rendre leur quotidien le plus « habitable » possible, sont sans cesse en train de mettre au point et de peaufiner leurs techniques et leurs savoir-faire. Ce point, déjà relevé par certains chercheurs, permet de mettre en avant la relation de complicité qu'il peut exister entre un objet d'étude et le développement d'une démarche de recherche de même que ses apports potentiels en regards des pratiques méthodologiques<sup>6</sup>. Aussi, si sur chaque terrain les méthodes se *co-fondent* avec l'objet de recherche, j'ajouterai que mes méthodes, à certains égards, se sont également *confondues* avec ce dernier. Cette relation de complicité me permet ici de tenter d'établir un terrain commun entre les connaissances et les pratiques de mes interlocuteurs, d'une part, et ma propre compréhension de leurs expériences du quotidien, d'autre part. Même si l'on ne peut bien entendu nier leurs différences à plus d'un titre, j'entrevois néanmoins un point commun important dans le fait que toutes deux sont ancrés dans des usages pratiques similaires de la connaissance. Pour le dire autrement, il s'agit pour moi de ne pas poser *a priori* d'opposition catégorique entre deux modes de connaissances socialement construits comme distincts : le mode de connaissance « profane » ou « ordinaire » et le mode de connaissance « savant »<sup>7</sup>. Ce lien entre mode de connaissance ordinaire et savant m'évoque enfin la relation décrite par Pérec dans *La vie mode d'emploi* entre le faiseur et le poseur de puzzle : « on en déduira quelque chose qui est sans doute l'ultime vérité du puzzle : en dépit des apparences, ce n'est pas un jeu solitaire : chaque geste que fait le poseur de puzzle, le faiseur de puzzle l'a fait avant lui ; chaque pièce qu'il prend et reprend, qu'il examine, qu'il caresse, chaque combinaison qu'il essaye et essaye encore, chaque tâtonnement, chaque intuition, chaque espoir, chaque découragement, ont été décidés, calculés, étudiés par l'autre » (1995 [1978] : 17-18).

Pour reprendre cette métaphore de l'artisanat et l'invitation de Mills à fabriquer soi-même sa théorie et sa méthode en les fondant sur le terrain, j'aime-

---

<sup>6</sup> Dans un article consacré aux « méthodes mobiles », Urry et Büscher font notamment références aux compétences que le chercheur peut développer « from within » : « (But) inquiries on the move can also – more easily than others – become 'inquiries from within'. To 'follow the people', analysts rely on developing skills to understand 'indigenous' mobile methods, employed by those whose mobile activities they study to organize their movements. » (2009 : 111).

<sup>7</sup> Cette distinction est à la base de la rupture épistémologique défendue par Pierre Bourdieu, notamment dans *Le sens pratique* (1980). Elle conduit à sous-estimer une certaine objectivité de la connaissance ordinaire, moins thématisée et donc plus librement interprétable. Dans cette perspective, les connaissances élaborées par les sciences sociales auraient bien un statut spécifique, que leur donnerait le recours à des procédures scientifiques vérifiables et discutables.

rais également relever les mots de Jean-Pierre Olivier de Sardan (1985) sur la question de l'apprentissage : « (...) l'enquête de terrain est d'abord une question de « tour de main », et procède à coups d'intuition, d'improvisation et de bricolage. Le caractère « initiatique » du terrain, maintes fois relevé, souvent sarcastiquement, chez les commentateurs de la tradition anthropologique, n'est pas qu'affaire de mythe ou de rite. C'est aussi, et sans doute surtout, une affaire d'apprentissage, au sens où un apprenti apprend avant tout en faisant ». Si l'intelligence pratique est une capacité qui correspond à l'efficacité pratique, au domaine de l'action, à tous ces savoir-faire utiles, aux ruses de guerre, aux esquives et débrouillardises en tous genres (De Certeau 1990 [1980] ; Detienne et Vernant 2009), à l'habileté de l'artisan dans son métier et aux multiples compétences de l'habitant mobile, elle est tout autant celle du chercheur qui, dans sa pratique, navigue constamment entre « la technicité et la ruse, l'organisation et le flou, le projet et la contingence, le décidé et le négocié, le sensible et l'intelligible » (Odin et Thuderoz 2010 : 7). Ayant fait le choix d'observer ce mode d'habiter mobile sous divers angles et afin d'appréhender un large éventail de données, j'ai eu recours à l'utilisation d'une palette méthodologique aux multiples couleurs.

## I.4. Définir son terrain

Appréhender ce terrain mobile et « disloqué » (Hine 2000 : 65) dans l'espace comme dans le temps a nécessité d'intégrer à mon outillage des instruments adaptés tant d'un point de vue logistique (j'y reviendrai) que méthodologique. Comme le soulignait Bruno Latour (1994), certains terrains ne peuvent être étudiés en laboratoire et s'accommodent difficilement d'une méthodologie rigide. La méthode que j'ai adoptée relève premièrement d'une enquête de terrain multi-sites, ou multi-située. Selon cette politique méthodologique telle que mise en place par Marcus (1995), la compréhension du « terrain anthropologique » se voit élargie puisque le terrain ne se limite plus à un endroit fixe mais s'envisage à travers une multiplication des lieux d'investigation ethnographique en suivant et en traçant<sup>8</sup> (« to follow and to track ») les personnes, les choses, les métaphores (signes et symboles), les intrigues (histoires et allégories), les trajectoires de vie et les conflits. Le but de la manœuvre est ici d'échapper à la simple comparaison de différents moments ethnographiques ancrés spatialement, localement et temporellement, afin d'identifier les flux de circulation translocaux, voire transnationaux, et de voir en leurs modalités l'un des sujets même de la recherche (Marcus 1995; Hannerz 2003). En ricochant de lieux en personnes, de personnes en objets, d'objets en techniques, de techniques en personnes, le processus de recueil des données qui a présidé à l'écriture du présent travail s'est opéré selon la logique du « snowball sampling » (Schutt 2001), en fonction du hasard de l'enchaînement des rencontres et des opportunités de déplacements (figure n°1). Suivant ce principe à la fois itératif et itinérant, la constitution de l'échantillon, ou « theoretical sampling » (Glaser et Strauss 1967), s'est ainsi faite de manière progressive, tout au long de la durée

<sup>8</sup> Sa polysémie se prêtant très bien au terrain appréhendé, le terme "track" en langue anglaise renvoie à la fois au parcours, au chemin, au sentier, au mouvement, à la trajectoire, à la route, au voyage, à la trace et à l'empreinte.





Figure n°I  
carte déplacements terrain



du terrain. Au total, une soixantaine de personnes ont été rencontrées au cours de multiples événements (ordinaires, festifs, militants, etc.) et dans différents types de lieux (squats, terrains privés, festivals, bords de routes, lieux de vie collectifs, etc.). Parmi cet échantillon, j'ai rendu visite et entretenu des échanges de manière régulière avec une vingtaine de personnes (figure n°2).

Au fur et à mesure des rencontres, j'ai rapidement réalisé que, outre la multiplicité des profils socio-économiques des habitants mobiles, il me faudrait également prendre en compte l'hétérogénéité des expériences en regard de l'« habiter en camion ». Si certains des mes interlocuteurs vivaient dans le même camion depuis leur mise en itinérance, d'autres, au fil des années, avaient fait l'acquisition de plusieurs véhicules au point d'être passés maîtres en matière d'aménagement. D'autres encore, pour des raisons diverses, mobilisaient leur fourgon de manière intermittente et complémentaire avec une résidence plus sédentaire (appartement, colocation ou squat). Enfin, un certain nombre de personnes rencontrées avaient quitté leur habitat roulant pour se tourner vers d'autres formes d'habitats « non ordinaires »<sup>9</sup>. Par ailleurs, le travail de « tracking » met inévitablement l'ethnographe au défi de pouvoir réellement suivre physiquement et de manière exhaustive le tissage de l'ensemble des relations produites par les différentes situations et les différents lieux dans lesquels il se trouve investi. Face à la dimension infinie de la tâche, il s'agit donc de savoir où commence et où se termine son terrain. Comme le souligne Vered Amit, l'ethnographe est « l'agent principal de la délimitation de ce qui constitue le terrain » (2000 : 14) dont les limites ne sont jamais dessinées au préalable. De cette hétérogénéité d'expériences, je formulai néanmoins assez vite une hypothèse qui allait m'aider dans la poursuite de mon terrain et dans la mise en perspective de celui-ci. Si l'habitat camion constituait certainement une réponse en adéquation avec des ressources et des besoins à la fois sociaux, économiques et territoriaux, il ne pouvait être simplement appréhendé comme une fin en soi ou encore comme l'unique dénominateur commun caractérisant un mode de vie. Il me fallait dès lors l'aborder plutôt comme une étape s'insérant dans le continuum du parcours de vie de mes interlocuteurs.

---

<sup>9</sup> Une yourte, une cabane, une roulotte, parfois une ferme collective ou un éco-hameau.

	âge	sexe	activité(s)	enfant	type habitat
Damien	29	M	cordiste, saisonnier agriculture	1	XL
Lucie	26	F	infirmière	0	
Julien	35	M	comédien	0	atelier aménagé+M
Marine	34	F	graphiste, scénographe		
Jeanne	34	F	projectionniste	3	XL
Olivier	35	M	chauffeur poids lourds		
John	33	M	ferrailleur, saisonnier agricole, musicien	0	L
Gwenn	28	F	étudiante en master	0	M
Maïka	26	F	infirmière	0	M
Pierre	37	M	cordiste	1	XL
Tom	35	M	aménageur véhicules	0	XL
Jean	28	M	artiste, saisonnier agriculture/tourisme	0	L
Clara	30	F	cuisinière, saisonnier agriculture/tourisme		
Amélie	35	F	comédienne, circassienne	1	maison
Raphaël	36	M	animateur, saisonnier tourisme	0	M
Tony	35	M	technicien lumière	0	appartement+M
Emilie	36	F	comédienne-clown, metteur en scène		
Flo	24	F	chauffeure poids lourds	0	L
Vincent	25	M	étudiant éducateur spécialisé		
Nico	25	M	paysagiste, saisonnier agricole	0	S
Tobias	36	M	musicien	2	yourte-cabane-caravane + M
Mélanie	35	F	animatrice		

**Figure n°2**  
profils interlocuteurs

## I.5. Récits de vies

La plupart des récits restitués dans ce travail m'ont été contés lors d'entretiens et de conversations informels qui ont été retranscrits ultérieurement. Certains récits ont été rédigés spontanément par les interlocuteurs eux-mêmes et ont, par la suite, accepté de les partager avec moi et avec mes lecteurs. Pour l'objet de ce travail, quelques uns d'entre eux ont en outre répondu positivement à ma demande de témoigner de leur parcours par écrit. Si dans leurs formes finales, ces récits s'articulent de manières multiples, je me suis inspirée de la méthode des récits de vie de Daniel Bertaux. Il définit le récit de vie de la manière suivante : « le récit de vie résulte d'une forme particulière d'entretien, l'entretien narratif, au cours duquel un chercheur (...) demande à une personne ci-après dénommée « sujet », de lui raconter tout ou une partie de son expérience vécue » (2005 : 6).

L'intérêt du récit de vie tient à ce qu'il permet de retracer un parcours singulier. A travers lui, l'individu met en scène à travers lui une multiplicité de sphères, dont certaines ont parfois permis une bifurcation ou un changement, d'autres ayant été touchées ensuite par ces changements. Par exemple, le récit d'une mise en habitat mobile se limite rarement à l'évocation de la seule sphère du logement. Il peut évoquer également d'autres sphères telles que la sphère professionnelle, la sphère amoureuse ou familiale, la sphère économique ou plus subjectivement encore, un « projet de vie » dans sa globalité, autant d'éléments ayant eu une notoire dans la décision de vivre en camion. Cette façon de recueillir des données a pour objectif d'établir des portraits de parcours et de cheminements amenant à une situation particulière. En saisissant les périodes de complexification, de diversification, de fragmentation dans le temps long de la vie (ou d'une tranche de vie) d'un individu, cette méthode consiste ainsi à remonter le temps avec l'informateur (en l'occurrence les premiers éléments

déclencheurs liés à la décision de « vivre en camion ») et à retracer ainsi, au fil des souvenirs et des récits d'expériences, les savoirs pratiques liés aux divers domaines de l'existence ainsi que les évocations qui s'y rapportent. Sur le terrain, à chaque rencontre avec un nouvel interlocuteur, la conversation s'est généralement engagée à partir d'une question simple et volontairement large (la question de lancement): « qu'est-ce qui t'as amené à vivre en camion ? ». Au fil de la discussion et du déroulement du récit, mes interlocuteurs ont ainsi abordé librement (parfois avec quelques relances de ma part) les multiples aspects de leur vie quotidienne en camion. De mon côté, tout l'enjeu était de laisser à mes interlocuteurs le soin d'articuler les différentes composantes de ce mode d'habiter – mais également la multiplicité des mondes sociaux traversés – par leurs récits tout en replaçant cette articulation dans la durée. Notons que ces composantes ne sont pas nécessairement cohérentes ni convergentes entre elles. En tant qu'instrument d'extraction de savoirs pratiques, ces récits m'ont permis de saisir par quels mécanismes et processus mes interlocuteurs en sont venus à se retrouver dans une situation donnée (et parfois à s'en extraire), de dégager quelques unes des caractéristiques de cette situation singulière (et notamment les contraintes et tensions qui la caractérise) tout en éclairant les façons multiples dont les personnes gèrent cette situation au quotidien.

Si ma première entrée en contact a généralement été reçue avec enthousiasme et bienveillance par l'ensemble des acteurs côtoyés, mon immersion sur le long terme sur le terrain a pris un tour singulier dans la mesure où elle a engendré, d'abord à mon insu, un rapport particulier à mes interlocuteurs. S'il ne m'est jamais venu à l'esprit de vivre en camion, il se trouve néanmoins que mes interlocuteurs et moi-même avons un point commun en partage, celui d'un questionnement et d'une recherche personnelle sur les modes alternatifs d'habiter (notamment en termes d'autonomie et de rapports à la consommation, etc.). Pour eux comme pour moi, la prise de conscience réciproque de ce point commun, a provoqué ce que je nommerais une entrée en connivence qui a pu prendre différentes formes selon les circonstances. Initiée et développée par la pratique du terrain, cette entrée en connivence a contribué, sans pourtant que je ne m'en aperçoive tout de suite, à la multiplication et à l'emmêlement de mes identités. Bien souvent, mon identité de chercheur est ainsi passée au second plan. Pour moi-même et pour mes interlocuteurs, mon rôle attribué a donc été celui de la chercheuse, puis tour à tour celui de la voisine, de la partenaire de discussions enflammées, de l'amie ou de la complice.

Alors que ce rapport de familiarité avec certains de mes interlocuteurs m'a indubitablement offert un accès privilégié au terrain et peut être considéré, sur ce terrain en particulier, comme une condition nécessaire à sa compréhension, il a également affecté mon travail de recueil de données et engendré quelques biais. Premièrement, ayant passé de longs moments à m'entretenir informellement, les diverses tentatives de recréer *a posteriori* des situations plus formelles d'entretien, c'est-à-dire en abordant, avec un dictaphone, des questions préparées sous la forme d'un canevas d'entretien, se sont révélées infructueuses. Dans certains cas, ces tentatives ont pu provoquer un refus explicite de mes interlocuteurs qui ne se sentaient pas à l'aise avec l'enregistrement ou qui ne souhaitaient pas « laisser de trace » écrite de nos échanges. A certains moments, j'ai personnellement jugé que l'entretien aurait rétroactivement souffert de la coupure qu'aurait soudain créé cette invitation à échanger formellement et autour d'un dictaphone. Dans d'autres situations, la possibilité de l'entretien formel était devenue impertinente ou obsolète dans la mesure où je ne me voyais pas ré-initier des discussions déjà eues. Deuxièmement, cette connivence a pu créer l'impression, du point de vue des acteurs interrogés, d'un partage de savoirs et de conventions communs. Pensant que je savais déjà, certains thèmes n'étaient ainsi pas ou plus abordés car considérés comme allant de soi par mes interlocuteurs<sup>10</sup>.

Sur le terrain, nos interlocuteurs nous racontent des bribes de leurs expériences, mettent en mots des façons de vivre, de faire et de voir le monde. Ce faisant, ils adoptent souvent une posture critique, réflexive et interprétative vis-à-vis de ce dernier. Evidemment, les acteurs eux-mêmes sont bien souvent les premiers conscients qu'il subsiste toujours un décalage entre les idées portées et les manières de les mettre en actes au quotidien quand il s'agit d'adapter une éthique personnelle aux circonstances et aux situations de la vie. Aussi, le maintien d'une certaine cohérence dans le récit de leurs parcours biographiques engendre inévitablement une opération de lissage de la part des acteurs. Cette cohérence est dès lors toujours le produit d'une reconstruction *a posteriori*. Entre les idées auxquelles on a envie de croire et les manières de vivre au jour le jour, cette question est celle des contradictions inhérentes dans lesquelles tout un chacun se trouve pris. Autre enjeu de l'entretien, il s'avère que bien que les retranscriptions d'entretiens (si possible en grand nombre) soient considérés par certains comme la preuve de la bonne conduite d'un terrain,

---

<sup>10</sup> Et se traduisait généralement par des commentaires tels que « tu sais de quoi je parle », « tu vois ce que je veux dire », ou encore « enfin tu sais, quoi ».

je considère que la pratique d'entretiens formels s'expose pourtant toujours au risque de réification méthodologique d'un rapport asymétrique (Oakley 1981 : 41) entre le meneur d'entretien savant et l'interviewé analysé, soi-disant démunie de réflexivité. Faisant cela, nous installons une asymétrie qui cache au fond une arrogance qui sous-tend l'institution académique elle-même : celle de produire un discours explicatif d'autorité sur la manière dont le monde fonctionne. Mon projet n'est donc pas ici de tenter de démystifier les logiques des acteurs rencontrés, ce qui reviendrait à mettre à l'écart ceux-là mêmes à qui je dois, *in fine*, mon apprentissage. Dans cette logique, j'articulerai différents régimes d'écriture. Outre, un régime ethnographique analytique « distancé », ce travail laissera place, entre les chapitres, à des extraits de mon propre journal de terrain (mêlant les descriptions de ma propre participation à des observations en situation) ainsi qu'à des séries de photographies prises sur mon terrain. Par ailleurs, j'inclurai dans la plupart des chapitres de larges et nombreux extraits d'entretiens informels ainsi que des récits bruts rédigés par quelques uns de mes interlocuteurs. Tout en se prémunissant du risque de s'enfermer dans le registre seul du témoignage (Cefaï 2001), ce parti pris vise à accorder une place aux logiques d'acteurs et à intégrer au maximum leur participation dans la restitution ethnographique.

Une fois les récits recueillis, l'analyse des entretiens et des textes rédigés par mes interlocuteurs a été menée de la manière suivante; en isolant un noyau d'éléments communs d'expériences (actes et pratiques), j'ai procédé à la mise en rapport de cas particuliers à travers la recherche des variations et des récurrences d'un parcours à l'autre. Ce travail préalable m'a permis de mettre en exergue un certain nombre de catégories significatives. L'objectif était ensuite de mettre en hypothèse ces récurrences tout en cherchant les traces des mécanismes des processus sociaux qui ont pu engendrer ces logiques récurrentes, en référence à un contexte socio-structurel donné. Suivant le projet d'« ethnographie du particulier » développé par Abu-Lughod (1991), plutôt que de soumettre une explication en terme de règles, de structures et d'institutions, il s'agit ici de renverser la perspective et d'appréhender, au travers des récits de pratiques en situation, la façon dont elles se constituent et s'organisent au fil des expériences et des activités les plus ordinaires.

## I.6. De l'observation participante à la participation observante : de l'importance du « faire »

Si l'habiter peut être appréhendé comme un système culturel, social ou économique, il est également un système matériel et technique. Certes, les entretiens, formels ou informels, ont permis de faire ressortir un certain nombre d'éléments relatifs à l'habitat ou, plus largement à la sphère domestique. Néanmoins, j'ai également pu constater que l'usage des entretiens qualitatifs pouvait présenter quelques faiblesses. Premièrement, et comme le souligne également d'autres auteurs (Daniels 2010 ; Thrift 1996), la pratique de l'entretien a tendance à accorder une importance excessive aux significations et à l'agentivité (Quéré 1997) des individus. Dans le cas des études sur l'habitat, cette tendance comporte le risque de négliger le fait que « toutes les maisons sont à la fois des réalités sociales et matérielles » (Daniels 2010 : 20, ma traduction). Deuxièmement, si les récits de vies ou de pratiques s'appuient volontiers sur les objets matériels (en l'occurrence des camions aménagés) en guise de support au récit (pour l'interviewé) ou à la conduite de l'entretien (pour l'interviewer), il s'avère néanmoins, comme le rappelle justement Graham, que les choses ne confèrent pas nécessairement un support à la cohérence du récit (2010 : 65). La conduite d'entretiens est ainsi venue, peut-être un peu paradoxalement, mettre en lumière un certain nombre d'aspects qui n'étaient pas ou peu évoqués par mes interlocuteurs mais qui constituaient néanmoins des composantes centrales du mode d'habiter en camion. Je fais allusion en particulier aux dimensions temporelle et spatiales du quotidien : c'est-à-dire au temps que les gens investissent dans les activités routinières (incluant notamment l'aménagement et l'entretien du véhicule-habitat) et à l'envergure de l'espace considéré comme habitat (celui-ci ne s'arrête pas à la porte du camion mais s'étend également aux lieux de

vies dans une définition large). Je fais également référence au caractère profondément technique et matériel de ce mode d'habiter<sup>11</sup>, et plus largement singularités qui viennent mettre en perspective nos rapports habituels et sédentaires à la vie domestique et qui seraient restées en second plan si je m'en étais remise aux seules pratiques discursives.

Afin de pallier aux récits et à leurs écueils (ou à leurs écarts par rapports aux pratiques), j'ai donc opté, comme il est de coutume dans la plupart des enquêtes à caractère ethnographique, pour un principe de combinaison (ou triangulation) de données de natures différentes. C'est bien ce que souligne Jean-Pierre Olivier de Sardan (1985) lorsqu'il note que, contrairement aux enquêtes fondées sur un seul type de donnée, « *l'éclectisme des sources [...] permet de mieux tenir compte des multiples registres et stratifications du réel social que le chercheur étudie* ». C'est ainsi que j'ai établi diverses stratégies méthodologiques, à la fois complémentaires et additionnelles, pour avoir un accès aussi large que possible à ces données. Au moment de me lancer dans ce projet thèse, je me souviens que, le défi intellectuel mis à part, la conduite du terrain serait également pour moi l'occasion concrète de saisir de nouvelles choses, des outils, des objets, des textures, des matières. En d'autres termes, une opportunité de « mettre les mains dans le cambouis ». Certes, je me mettais en route les mains vides mais avides d'apprendre à les utiliser et à les remplir d'expériences.

Afin de suivre au plus près les activités quotidiennes dont je me proposais de rendre compte, il me fallait avant tout trouver les moyens d'être physiquement présente à différents moments et endroits-clés de leur production. Pour se faire, il me fallait premièrement me donner les moyens techniques et matériels de pouvoir aller à la rencontre de mes futurs interlocuteurs. Je me suis ainsi mise en quête d'un véhicule à la fois maniable, habitable et économique. De la recherche de l'objet convoité à sa transformation en outil opérationnel de terrain, s'est alors enchaînée une série d'étapes. En cours de route, vagabondant au fil des événements et des découvertes, ce qui n'était qu'un simple moyen de transport s'est peu à peu transformé en formidable outil, au sens propre comme figuré. Un outil de rencontre avec des interlocuteurs potentiels, certes, mais également avec une large palettes d'artefacts (outils, objets, matériaux), de lieux, de pratiques et de techniques qui, *a priori*, m'étaient tout sauf familiers.

---

<sup>11</sup> Je fais notamment référence ici au rapport ambivalent de dépendance/indépendance et de connexion/déconnexion, particulièrement vis-à-vis des réseaux (eau, électricité, assainissement, etc.).



En tant que médiateur de rencontres, ce dernier s'est progressivement mué en un réel outil d'apprentissage des diverses techniques relatives à l'aménagement et à l'usage de mon véhicule ainsi que des modalités techniques de conduite de ce qui était en train de se construire comme mon terrain.

Le glanage d'informations par les habitants itinérants constitue à la fois une activité et une méthode qui traverse de multiples domaines de leur vie quotidienne incluant, certes, le travail de fabrication de leur propre habitat, mais pas seulement. Les composants, artefacts et matériaux circulent et se transmettent entre les personnes par le biais de récupérations, mais également d'échanges, de dons. De même, se baladent les informations, les discours, les récits et les techniques de personne en personne, par le biais et à travers une multiplicité de lieux physiques et virtuels. En matière d'apprentissage informel et de circulation des savoirs et des savoir-faire, comme dans toute pratique de cueillette et de glanage, il y a les bons plans, les bons coins, les bons supports et les bons moments pour trouver ce que l'on cherche. On apprend du collègue, on observe. Si la plupart des compétences s'acquièrent sur le tas au fil des expériences individuelles, ces dernières sont également partagées et échangées. Les connaissances et savoir-faire, comme les objets, sont des ressources pour l'habitant mobile. Ils s'enrangent certes dans l'aléatoire et la sinuosité de l'expérience mais également par la recherche active.

Le temps du terrain s'est apparenté, pour moi aussi, à une intense entreprise de cueillette au gré des opportunités saisies ici et là. Parfois le long des routes, parfois à portée de main autour de mon lieu de vie. Parler de « collecte de données » n'est pas anodin. Chaque chercheur pratique à différents niveaux et suivant diverses méthodes des formes de glanage. Pour ma part, les conditions mouvantes du terrain m'ont amené, comme déjà évoqué, à privilégier la méthode du « tracking ». J'ai d'abord estimé que la part d'observation participante de même que la collecte des données se feraient essentiellement en faisant de la route pour rencontrer et suivre des gens. Comme chaque ethnologue le réalise assez vite, le terrain s'avère autant fluide qu'épisodique<sup>12</sup>. Ces phases de déplacement se sont ainsi articulées à des temps d'immobilité dans mon camp de base/bureau sédentaire de l'Estaque qui ont nourri mon terrain de diverses façons. Aussi, qu'il s'agisse d'entretenir une toiture abîmée à coup de bande d'étanchéité bitumée et de chalumeau après chaque grosse pluie, de ré-installer le tuyau d'alimentation d'eau saboté par la voisine, remettre en état

<sup>12</sup> « Episodic, occasional, partial and ephemeral social links pose particular challenges for ethnographic fieldwork. » (Amit 2000 : 14)

la plomberie, de transporter des dizaines de kilo de planches et panneaux de *Placoplatre*® sur les quarante mètres d'escaliers défoncés avec son voisin pour aménager un cabanon, de donner un coup de main pour la peinture, de récupérer des matériaux le long de la route lors d'expéditions nocturnes, de faire des va-et-vient pour dépenser de l'argent au *Leroy Merlin*, de couper, poncer, mesurer, s'arracher les cheveux face à une plomberie bouchée, de se faire railler par les copains quand on essaie de construire un petit prototype de toilettes sèches, de choisir les mauvais outils, rater, tout recommencer, toutes ces activités qui ne vont pas de soi lorsque l'on est habituée à être une locataire dans un appartement tout agencé, tout assuré. Et puis se documenter aussi. A ce propos, les manuels divers de bricolage sont évidemment des sources intéressantes à parcourir lorsque l'on cherche à interroger toute pratique d'autoconstruction.

Tout au long de ce terrain de thèse, j'ai donc pu faire concrètement l'expérience que la socialisation aux techniques du corps propres au monde observé permet à l'ethnographe d'accéder à des dimensions auxquelles il n'a pas accès par la simple observation et par les entretiens. L'observation, lorsqu'elle se fait par le corps, prend dans ce cas une importance capitale dans la mesure où elle fait basculer l'observation participante vers une « participation observante » (Wacquant 2002), voire dans certains cas vers une « observation de la participation » (Tedlock 1991). S'inspirant des théories de Marcel Mauss dans *Les Techniques du Corps* (1950), Loïc Wacquant<sup>13</sup> défend l'idée que le corps du chercheur constitue son « premier instrument de connaissance puisque c'est à travers son organisme percevant et agissant que le sociologue pratiquant l'approche de terrain entre en contact avec le monde vécu dont il ou elle cherche à percer la logique » (Wacquant 2003 : 171). Cet « engagement polymorphe » (Gusterson 1997, cité par Hannerz 2003 : 34, ma traduction) sur le terrain peut donc s'apparenter à un processus dialectique permanent du voyage au voisinage (Gelézeau 2014). Dans la mesure où le chercheur est impliqué personnellement, « voisiner son terrain » relève dès lors d'une aventure conceptuelle et sensible (on s'expose), à la fois passive (on se laisse transformer, toucher) et agentive.

Outre l'adoption d'un mode d'enquête itinérant, ces pratiques du faire ont constitué un élément de méthode central sur mon terrain tant du point de

---

<sup>13</sup> Dans son ouvrage *Corps et âme* (2002), il cherche à comprendre l'univers des ghettos à travers une ethnographie d'un club de boxe dans un quartier pauvre de Chicago et démontre que la sociologie charnelle, méthodologie adoptée, enrichit fortement l'analyse ethnographique puisqu'une compréhension de cet univers social se réalise à travers le corps du chercheur.

vue de l'appréhension d'un pan de l'habiter mobile que comme modalité d'une démarche de production d'une connaissance. En tant que terrain d'investigation et méthode de travail, ces pratiques expérientielles ouvrent à mon sens des pistes de recherche intéressantes sur l'articulation des champs de l'habitat et de la mobilité. D'un point de vue plus épistémologique, elles appellent par ailleurs à une mise en perspective de la pratique du chercheur lui-même. Je rejoins ici le point de vue de Mark Harris lorsqu'il souligne que l'expérience - acquise ou perçue sur le terrain - devrait être intégrée dans une perspective théorique, une méthode d'enquête sur le terrain et une forme littéraire (2007 : 2).

A cet égard, l'écriture autoethnographique peut être un outil adéquat pour évoquer la texture de l'expérience et de l'implication intime du chercheur. Ce mode d'écriture, tel qu'il est théorisé par certains (Hayano 1979 ; Strathern 1987 ; Reed-Danahay 1997), se propose de se détacher d'une vision positiviste, « objective », « scientifique » et neutre du travail ethnographique pour lui préférer l'idée d'une co-construction mutuelle des données ethnographiques impliquant aussi bien l'ethnographe que les « observés » (Reed-Danahay 1997 : 1-2) et permettant une ethnographie soucieuse de la manière dont les acteurs sociaux positionnent le « chercheur ». L'autoethnographie constitue à mon sens un avantage certain pour le chercheur puisqu'elle inclut ses expériences personnelles, sensibles et sensorielles: si le chercheur partage avec les acteurs « étudiés » un savoir commun, résultant d'un apprentissage aussi bien cognitif que corporel, il ne doit donc pas hésiter à interroger sa propre expérience en tant qu'acteur, à devenir le sujet de sa propre investigation anthropologique. Dans cette logique, je me servirai, tout au long de ce travail, d'exemples autoethnographiques mettant en scène ma propre participation aux situations et mes interactions avec une palette d'acteurs hétérogènes. Si l'histoire que je raconte conte donc au nombre de ses protagonistes un éventail de figures de chair, elle place également au cœur du récit autant de figures de bois, de ferraille, de plâtre, de bitume et de plastic. Le lecteur sera invité à rencontrer mes interlocuteurs, certes, mais aussi des véhicules-habitats, à toucher des objets, caresser des matériaux, les soupeser, à prendre en main des outils ordinaires, à prendre le temps, assis sur la terrasse trouée de la maison dans laquelle j'ai trouvé un refuge temporaire, à écouter les rires et les coups de gueule de ses habitants et des hirondelles de passage. Il traversera les monts et les vaux sur les nationales ou les plus sauvages départementales, se perdra peut-être un peu car il est parfois difficile de ne pas s'égarer à la croisée des chemins.

## 1.7. Ethnographie « online »

C'est au moment d'aménager mon propre véhicule que j'ai découvert pour la première fois l'existence de blogs, forums et groupes sur les réseaux sociaux entièrement consacrés au partage et à l'échange en matière d'aménagement de véhicules, et plus généralement au mode de vie des habitants en camion. Leurs contenus, très hétéroclites, réunissent à la fois des fiches techniques de divers modèles de camions, des récits d'expériences de vie sur la route, des conseils d'aménagements ou en matière de mécanique, des annonces de festivals, des discussions musicales, politiques, idéologiques ou éthiques, liées ou non à l'expérience de l'habiter mobile. Ma navigation sur ces derniers ainsi que mes échanges avec les interlocuteurs sur la route ont révélé que ces supports d'informations, d'images, et de connaissances en circulation étaient fortement mobilisés comme outils et espaces de glanage de ressources diverses. A la suite de cette découverte, et dans le but d'étendre la portée de l'investigation ethnographique, j'ai donc adopté la posture et la démarche de cueillette de mes interlocuteurs afin d'affiner mon dispositif d'enquête. L'usage des technologies de l'information et de la communication (TIC), et plus particulièrement d'Internet m'a permis, d'une part, de tracer et de recueillir d'une façon alternative - mais complémentaire - des informations, images, idées, techniques, pratiques, artefacts et lieux. D'autre part, en m'attachant à une pleine considération ethnographique de ces supports, j'ai ainsi pu saisir plus finement comment ils étaient mobilisés pour eux-mêmes ou en interactions avec d'autres dans divers ordres de relations et de pratiques.

Le développement d'Internet et l'usage quotidien des TIC sont constitutifs d'une culture technologique dont nous faisons désormais partie. Pour l'ethnographie contemporaine, ils présentent sans conteste un défi qui a des implications à la fois méthodologique et épistémologique. Christine Hine distingue deux ma-

nières de percevoir Internet. Premièrement, il peut être appréhendé comme un espace de communication et de transmission d'informations dans lequel les éléments culturels sont « formés et reformés » et ont lieu les activités performatives identitaires (2000 : 9). Dans cette logique, Internet est appréhendé comme un espace dans lequel des activités identitaires engagées dans d'autres espaces viendraient se prolonger. Deuxièmement, Internet peut être perçu comme un artefact culturel et technologique (ibid : 9-10). Dans cette seconde logique, Internet est conçu davantage comme un outil auquel s'associe aussi bien un contexte de création que différents usages possibles en fonction des foyers de sa réception et de son usage. Ces deux lectures n'étant pas exclusives l'une de l'autre, il s'agit plutôt de saisir pleinement leur articulation en adoptant une posture méthodologique adaptée (ibid : 64). Aussi en ce qui concerne mon enquête, Internet a joué deux rôles interdépendants :

Premièrement, comme lieu d'investigation ethnographique et objet d'analyse, je l'ai envisagé à la fois comme artefact (parmi d'autres artefacts) et comme espace (parmi d'autres espaces) constitutifs de la pratique de mes interlocuteurs en matière d'habiter mobile. Par ce biais, j'ai pu préciser mes observations sur la manière dont les acteurs entraient en relation à distance avec d'autres acteurs, avec des lieux et des événements divers. En outre, j'ai pu étayer ma compréhension sur la manière dont les acteurs rencontrés mobilisaient cet artefact technologique (à côté et dans l'articulation avec d'autres artefacts), et plus généralement sur la singularité de leur rapport à la technologie. De ce point de vue, les observations sur les façons dont les internautes appuient leurs publications avec des informations et documents visuels, cartographiques, textuels ou techniques se sont avérées très intéressantes pour saisir les relations entre la mobilisation individuelle de ressources plurielles et la transmission des connaissances et des savoirs. Les interactions et les usages observables en ligne ne suffisent évidemment pas à comprendre dans toute leur épaisseur les significations des actions quotidiennes des acteurs. Afin d'éviter le risque de produire des analyses décontextualisées, j'ai pris soin de ne pas l'appréhender comme un espace culturel possédant ses propres conventions, c'est-à-dire comme un espace-temps totalement autonome par rapport aux activités engagées « hors » de cet espace, mais plutôt dans son inscription plus large, c'est-à-dire dans son articulation avec des pratiques expérimentées dans d'autres espaces et activités de la vie quotidienne.

Deuxièmement, j'ai ponctuellement mobilisé Internet de manière un peu plus active afin d'entrer en contact avec des interlocuteurs. Pour ce faire je suis devenue membre de plusieurs groupes *Facebook* et ai créé un profil sur un forum de discussion<sup>14</sup>, ce qui m'a ainsi permis de m'ouvrir à d'autres cercles de personnes que ceux rencontrés hors Internet. Afin de prendre des nouvelles de temps à autre, ce support a également servi d'interface entre moi et certains de mes interlocuteurs croisés au fil des pérégrinations et m'a aidé à entretenir un lien régulier avec ces derniers et de connaître leurs évolutions. C'est ainsi que j'ai reçu des informations importantes quant aux changements de vie de certains: quelques-uns avaient changé de véhicule; d'autres avaient quitté momentanément ou définitivement ce mode de vie. Ces échanges de messages m'ont ainsi donné accès à des informations autres que celles recueillies sur le terrain de recherche afin de cerner le cheminement de certains de mes interlocuteurs sur une temporalité plus longue.

---

<sup>14</sup> A titre d'exemple, j'ai un jour posté ce message sur un forum de discussion et un groupe *Facebook*, tous deux reconnus (par mes interlocuteurs) comme incontournables en présentant brièvement mes intérêts de recherche et mon envie de rencontrer des gens: « Salut tout le monde ! Je me présente, je m'appelle Maude, je suis ethnologue dans une école d'architecture en Suisse et mène une recherche sur l'autoconstruction et l'aménagement de camions. Comme je vois que pas mal d'entre vous sont bien rôdés sur la question, je cherche des gens qui seraient d'accord de me rencontrer et partager avec moi leurs techniques, leurs savoir-faire, leurs expériences en la matière autour d'un verre. Je suis basée à Marseille et aime faire de la route au volant de mon *Express* aménagé. Aux intéressés, écrivez-moi en mp ! ». Bien que quelque peu inquiète sur les réactions que provoquerait mon message, j'ai reçu plusieurs réponses positives et enthousiastes de la part de quelques membres.

## 1.8. Assembler et tracer : desseins d'une méthodologie rédactionnelle

Selon Abu-Lughod (1993), les ethnologues tendent dans leurs écrits à généraliser leurs analyses afin de rendre un tout cohérent, homogène et uniforme, contribuant par là même à la création de cultures :

« The appearance of a lack of internal differentiation makes it easier to conceive groups of people as discrete, bounded identities, like the «cultures» of the Nuer [...] populated by general cultural beings who do this or that and believe such-and-such » (1993 : 9).

Certaines ethnographies se donnent pour objectif explicite de dresser un tableau plutôt homogène de la population étudiée. Néanmoins, dans le cadre de cette recherche sur les habitants mobiles, la disparité au sein même de cette population rendra impossible une telle harmonisation des données. En raison notamment de l'hétérogénéité des parcours et des profils, l'ambiguïté est effectivement un aspect fondamental de l'habiter mobile (en camion) que je m'efforcerai de respecter au mieux afin de traduire le plus fidèlement possible la réalité des habitants rencontrés. En outre, tous les récits, ceux des acteurs du terrain comme le mien, sont des récits partiels, des narrations à trous. Il y a du jeu, des hésitations, des oublis, des imprécisions. Comme le soulignait Laplantine dans son ouvrage *Le social et le sensible* (2005), puisque l'ethnographe n'a accès au monde que par fragments successifs, que par bouts, que par angles, il ne peut pas traiter de systèmes de pensées clos et achevés, mais seulement de systèmes en cours d'élaboration. Dès lors qu'il parvient à se défaire de l'inquiétude ou du fantasme d'exhaustivité, sa tâche n'est donc plus de révéler ce qui a été vu mais de rendre compte de l'« entre-vu ». Et, de manière concomitante,

le travail de stabilisation de l'instable et d'homogénéisation de l'hétérogène que constitue la restitution ne peut qu'être provisoire. Aussi, loin d'assembler toutes les pièces en une seule unité au sein de laquelle tout est «connecté», la présente ethnographie cherchera plutôt à mettre en lumière la manière dont des instants et des situations de vie sociale peuvent contenir toute une hérédité de relations dont ils ne sont que les produits transitoires. En y incorporant les récits et analyses théoriques d'autres auteurs, ma tâche sera ainsi de sortir ces relations de leur contexte et de les articuler de façon qu'elles puissent s'éclairer les unes les autres, d'y remettre de l'ordre afin de permettre à mon lecteur d'y trouver du sens.

Ce travail d'entrelacement de bouts de réel qui permet de rendre sensible un espace social peuplé de figures singulières prend ici la forme d'une narration textuelle. Mais après en avoir suivi quelques pistes, retracer les chemins d'un mode d'habiter en train de se faire pourrait aussi bien faire appel au traçage cartographique. Une carte subjective sans Nord ni Sud, un croquis épais, composé de plusieurs strates et qui assemblerait à la fois des mots, des images, des temporalités et des espaces, des frontières physiques et symboliques, des objets, des lieux, des outils. Une représentation qui ne prendrait ni la forme d'une carte routière (mais qui indiquerait néanmoins des passages et des voies), ni d'une carte topographique (mais qui en contiendrait tout de même des éléments d'échelles), ni même d'une carte mentale (mais qui traduirait des prises sur le monde et des expériences intimes), mais d'une projection qui les réunirait toutes. Cette ethnographie de l'habiter mobile en camion propose, dans les pages qui suivent, d'en esquisser les premiers traits.







# CHAPITRE 2

## CARRIÈRES D'HABITANTS MOBILES

*« Petits rats d'opérette en retraite trop anticipée, formateurs mercenaires de mercenaires formateurs, colleurs d'affiches sauvages, graffitistes de murs aveugles, esclaves compressibles d'ateliers clandestins, figurants en SITUation COMique, Bac+9 sans emploi avouable, buralistes itinérants en rupture de stocks d'opiacés, nègres pour littérateurs en mal d'inspiration, plagistes pour aoûtiens, aides-soignantes à domicile non-fixe, vacataires sans Faculté particulière, goals volants, plongeurs éphémères d'arrière-cuisine Mac-Donald, athlètes jetables dès trente ans, malfaiteurs à l'occasion associés, Minie travestie à Marne-la-vallée, ex-TUC à toute heure, standardistes en attendant mieux, pions de l'échec scolaire, vendangeurs à la petite semaine, pupilles de la DDASS sur-employés à demeure, vidéastes d'interludes déprogrammés, déménageurs à fréquence modérée, vigiles fiévreux du samedi soir, ... »*

(Extrait de « Nous sommes tous des inter-mutants du spectacle ! », Paris le 19 décembre 1996, CQFD/Chômeurs et Quelques Figurants Dédommagés)

## 2.1. Chroniques de travail au fil des saisons

### 2.1.1 Introduction

Au mois d'octobre, je passe dix jours au château de *Javernand* dans le Beaujolais pour vendanger. Les raisons de ma présence sont multiples. Je viens rencontrer Raphaël (36 ans), un saisonnier et animateur culturel vivant depuis quinze ans en camion de manière intermittente pendant les hivers (saisons en stations) et les étés (festivals, visites de potes, voyages). Connaissant le domaine et les vigneronns depuis une dizaine d'années, les vendanges à *Javernand* sont devenues pour lui au fil du temps un véritable point de repère annuel sur la route et un lieu de retrouvailles d'amis qu'il ne croise qu'à cette occasion. Lorsque je prends contact avec lui par téléphone quelques semaines plus tôt, c'est lui qui me propose de venir le rejoindre aux vendanges en m'assurant que c'est une bonne adresse, de celles qui se donnent entre saisonniers, bien que parfois avec un peu de réserve car elles sont plutôt rares. Et puis cela tombe très bien car je suis à ce même moment en train de chercher des « plans » de travail dans le domaine afin de poursuivre mon terrain. Et je sais par expérience que les conditions de vie en collectivité font des vendanges un lieu propice, bien qu'éphémère, aux rencontres. Que cela soit pendant les repas, les longs apéros qui se prolongent tard dans la nuit ou encore en travaillant dans la vigne, les occasions, en dix jours, seront en effet nombreuses d'échanger sur les parcours de chacun. Entre la pluie, le froid, le manque de sommeil accumulé jour après jour et la cueillette démarrant à 7h30, le travail dans la vigne éprouve le corps et le moral, demande un investissement intense ainsi qu'une immersion immédiate au sein d'une équipe de travail. Les premières ampoules sont les plus douloureuses et s'accumulent comme des trophées et l'on se bricole des bandages au scotch pour éviter de se couper encore un doigt avec le sécateur

ou la serpette. Mais la bonne humeur est contagieuse, surtout quand s'organisent les batailles de grappes collectives ou quand les chants se propagent dans les rangées. Et le traditionnel et généreux casse-croûte avec pain, fromages, charcuterie et vin aux alentours des 9h30 est une source de réconfort sans pareil. Tout cela crée rapidement des liens. Nous sommes chez un petit récoltant et les conditions d'accueil et d'hébergement sont plutôt conviviales. Un repas généreux et chaud est préparé par deux cuisiniers pour les vendangeurs, matin et soir. Dans la grande maison, un dortoir et des douches sont mis à la disposition des vendangeurs, de même qu'un parking avec toilettes sèches pour les saisonniers en camion ou en tente. Préférant sauver quelques heures de sommeil supplémentaires loin de l'animation du dortoir, je séjourne quant à moi dans ma voiture sur le parking en compagnie de quelques collègues. Le dernier jour, après une journée froide et mouillée qui semble n'en plus finir, on rentre vite se sécher et décorer la salle à manger pour la « r'voule », fête rituelle marquant la fin des vendanges et réunissant les employés, les vendangeurs et la famille du récoltant.

Au château de *Javernand*, je retrouve également, de manière complètement hasardeuse cette fois, deux de mes interlocuteurs rencontrés au début de l'été à Marseille, Jean et Fabien. Jean, la trentaine, vient de la région de Lille. Diplômé d'une école d'art, il vit maintenant depuis 10 ans sur les routes, dont quatre ans avec Clara, sa copine, dans le camion qu'ils ont aménagé ensemble. Clara, quant à elle, a préféré partir avec le camion en Champagne. Les vendanges en Champagne, lorsqu'elles sont rémunérées au rendement, sont réputées pour la possibilité de gagner sensiblement plus d'argent sur des contrats<sup>1</sup> de rémunération à l'heure. Comme les repas et l'hébergement sont généralement déduits sur la paye à hauteur d'environ 17 euros par jour pour les équipes de cueilleurs à l'heure, certains saisonniers en camion, plus autonome du point de vue de leur logement, privilégient alors des contrats sur des exploitations ne proposant ni repas ni hébergement, histoire de mettre un peu plus de côté. Pour neuf jours de travail, il est ainsi possible de repartir avec une paye équivalente à trois semaines de salaire, soit l'équivalent d'une centaine d'euros par jour pour une journée de 9h. Fabien, lui, est un peu plus âgé. Après un CAP de soudeur et pas mal de « galères », comme il me dit, passionné de musique électronique, de sculpture et de mécanique, il s'intègre peu à peu dans le milieu des *free parties*.

---

<sup>1</sup> Dans tous les cas, il s'agit de ce que l'on appelle des « contrats vendanges ». Soit des CDD (Contrat à Durée Déterminée) saisonniers mais limités réglementairement à un mois maximum. Ces contrats sont signés exclusivement dans le but de réaliser des travaux de vendange (préparatifs, réalisation des vendanges, travaux de rangement associés).

Jean et Fabien sont arrivés au Château de *Javernand* par l'intermédiaire d'un ami, Merlin, vivant en squat à Paris, mais circulant beaucoup dans toute la France. Merlin avait l'habitude de venir depuis plusieurs années chez des amis vignerons et avait été envoyé par eux à *Javernand*.

Notre première rencontre avec Jean et Fabien a lieu quatre mois plus tôt, en juin, dans le cadre de *Yes We Camp*, un « lieu-événement créatif, écologique, ludique et participatif » conçu à l'occasion de Marseille Provence, Capitale 2013 de la Culture. Conçue comme un camping alternatif<sup>2</sup> destiné à loger à moindres coûts le public attendu pour l'été, l'installation est aménagée sur les quais de l'Estaque, terrain en friche à l'interface de la ville et du port. Afin d'intégrer la population locale au projet, *Yes We Camp* avait lancé une année plus tôt un appel à projets aux associations de la commune. A l'époque, les membres de *Lestakcrew* - lieu de vie de voyageurs installé dans les collines de l'Estaque - soumettent un projet d'exposition et proposent à mon collègue Ferjeux du projet « no land's man » d'y présenter ses photographies. Les programmeurs sont emballés et nous nous organisons collectivement (le collectif *noland*, *Lestakcrew* et les programmeurs de *Yes We Camp*) pour concrétiser le projet. Un jour, alors que je prends un verre au bar du camping, la conversation s'engage spontanément avec le responsable du bar qui n'est autre que Jean. Arrivés avec Clara fin avril sur le site pour une « résidence » afin d'y réaliser le *NETO 3000*, un projet de micro-habitat autonome à partir de quatre containers poubelles en plastic assemblés, ils sont séduits par la « dimension utopique » du projet et décident de rester un peu. A ce moment, le site est encore en chantier. La structure du bar en *Layher* et palettes vient d'être installée. Moyennant un contrat saisonnier, Clara et Jean proposent aux programmeurs de prendre en charge l'aménagement et la gestion du bar ainsi que de la future cuisine du camping. Au fil de nombreuses expériences, Clara s'est formée dans le service. Après avoir été pizzaiolo, géré des salles, organisé des banquets, la cuisine, me dit-elle, c'est son truc. Depuis l'ouverture du camping, ils ont ainsi aménagé le bar (avec quelques meubles de leur camion, de la récup' et des achats sur *le bon coin*) et gèrent le bar et la cuisine (stock, commandes, menus) aidés par des bénévoles de passage qu'ils forment également. Les recettes du restaurant et du bar permettent l'achat de matériel pour les constructions du site. Mais l'ambiance est tendue, notamment avec l'équipe d'organisation. Malgré les 600 heures de travail déjà investies, ils rament pour obtenir leur contrat et la paye n'arrive tou-

<sup>2</sup> Outre les divers événements et animations prévus sur le site pendant cinq mois, le lieu accueille des propositions d'hébergements mobiles et légers et autoconstruits ainsi que des créations artistiques éphémères.

jours pas. A cela s'ajoutent les tensions inhérentes à la vie en collectivité. Tous les bénévoles vivent et travaillent sur le site. Jean et Clara ont pu y stationner leur camion, ce qui est bien pratique car, sur l'Estaque, c'est plutôt la galère pour trouver un espace tranquille. En même temps, l'absence de distinction entre le lieu de travail et le lieu de vie et d'intimité est de plus en plus pesante à supporter pour le couple. Entre le manque de sommeil et le stress, Clara a déjà songé à tout abandonner. Jean, de son côté, ne veut pas lâcher l'affaire après tant d'investissement et s' imagine rester jusqu'à la fin de l'événement, prévue fin septembre. Pour Fabien, qui rejoint l'équipe du bar sur la tard, l'enjeu est clairement financier. Il a besoin d'argent pour passer le contrôle technique et refaire sa carte grise, sans quoi il ne pourra reprendre la route.

Au fil des discussions, on parle aussi un peu des saisons en station, avec le camion. L'hiver passé, ils étaient embauchés dans une station savoyarde comme saisonniers dans la restauration. Comme la plupart des employeurs ne prennent pas en charge l'hébergement des saisonniers, disposer de son propre logement permet d'économiser le prix du loyer, extrêmement prohibitif en station. Dès lors, l'enjeu principal, après la signature du contrat, consiste à s'assurer des possibilités de stationnement de son véhicule sur la commune pour la saison. Certaines communes proposent des solutions d'accueil payantes, dans des campings publics, ou, dans des aires de stationnement réglementées et réservées aux saisonniers, et parfois équipées de commodités et d'un accès au réseau électrique. Néanmoins, la politique concernant le logement en camion en station reste très changeante d'une commune et d'une année à l'autre et la plupart des mairies répriment cette pratique.

Cette année-là, Clara et Jean ont pu trouver, aux côtés d'une dizaine d'autres camions, une place pour la saison sur un terrain autorisé. Situé dans la zone artisanale, en marge du village, le terrain ne peut accueillir plus d'une quinzaine de véhicules moyennant un « loyer » 150 euros par mois et par véhicule (100 euros supplémentaires étant à la charge de leur employeur). La saison se déroulant en moyenne sur cinq mois dans des conditions extrêmes, il s'agit avant tout d'avoir un habitat équipé *a minima* en matière d'isolation et de chauffage afin de pouvoir assurer son autonomie. Comme le terrain aménagé par la mairie est peu exposé au soleil, les saisonniers équipés de panneaux solaires doivent se rabattre sur leurs poêles à bois. En cas de pépin, ils pourront toujours sortir leur groupe électrogène. Le terrain a néanmoins l'avantage d'être raccordé au réseau d'électricité. Les radiateurs électriques fonctionnent alors à plein régime.



Pour la toilette, des blocs sanitaires comprenant WC, lavabos, douches sont présents sur le site. La mairie se charge du ramassage des ordures ménagères et du déneigement de l'accès. D'autres collègues se contentent aussi du stationnement sur des parkings privés appartenant à des connaissances, ce qui permet de pouvoir prendre des douches de temps en temps, se réchauffer et recharger ses batteries. Enfin, certains, faute de mieux, se posent sur des parkings publics et sont contraints de déplacer leur véhicule régulièrement aux rythmes des fréquents contrôles des services de l'ordre.

En initiant ce travail d'enquête, le travail n'était pas au cœur de mon questionnement de départ. Pour beaucoup de travaux en sociologie sur les personnes en habitat précaire, non ordinaire ou marginal, la question du travail est également périphérique et les chercheurs s'intéressent davantage aux relations des habitants avec les institutions publiques plutôt que les relations entre l'habitat et l'emploi. Ainsi, la littérature existante en sociologie et en anthropologie urbaine s'est principalement saisie de la dimension précaire de l'habitat non ordinaire. On peut relever le programme de recherche sur les transformations urbaines initié par l'Ecole de Chicago et dont les travaux ont porté un intérêt aux figures du pauvre, de l'étranger et du marginal (Simmel 1908). En France, citons les travaux précurseurs de Colette Pétonnet (1979) sur les bidonvilles autour de Paris ou ceux de Michel Agier (2008) sur les camps de réfugiés, les zones de transit et les occupations urbaines illégales. Les études des processus d'exclusion sociale se sont également penchées sur les formes spécifiques de marginalité urbaine que sont le ghetto noir aux Etats-Unis et les banlieues (post-) ouvrières françaises (Wacquant 2006). Plus récemment, la question du squat s'est vue saisie, notamment par des chercheurs issus des courants interactionnistes et pragmatiques de la sociologie (Bouillon 2009 ; Pattaroni 2007). Ces divers travaux ont finement révélé la manière dont les dispositifs publics mis en place contre la précarité agissent directement sur les modes d'accession au logement et sur les formes d'habitats.

C'est le terrain qui m'a fait réaliser à quel point le travail, comme le souligne l'anthropologue Pierre Sansot dans son très bel ouvrage sur le quotidien des gens ordinaires intitulé *Les gens de peu* (1992), « pèse évidemment, du dehors, par tout un jeu de contraintes sur le temps ». Afin de mieux cerner les multiples enjeux entourant les conditions du travail en intermittence et la façon dont celui-ci structure en grande partie l'organisation, les temporalités et les spatialités de l'habiter mobile en camion, j'ai choisi comme expérience celle de

Jean et comme type de contrat le travail saisonnier. Cet exemple permet en effet d'esquisser une compréhension liminaire du rapport qu'entretiennent les intermittents de l'emploi à une forme de mobilité que l'on peut qualifier de saisonnière ou d'intermittente et qui se caractérise également par sa discontinuité. D'autre part, dans la mesure où l'hébergement constitue la nécessité première des intermittents mobiles pour pouvoir travailler, cet exemple vient mettre en lumière l'habitat en camion comme cœur et outil précieux de cette mobilité discontinue.

## 2.1.2. Intermittents de l'emploi : au fil des embauches

Comme les offres d'emploi soient nombreuses et que les employeurs embauchent facilement de la main d'oeuvre pas ou peu qualifiée, les saisons constituent une bonne opportunité de se faire rapidement un peu d'argent. Le temps est désormais révolu où les petits boulots se trouvaient de manière informelle en suivant le calendrier des saisons, en demandant aux fermiers sur les marchés, en cherchant dans les petites annonces ou en faisant du porte-à-porte. Les saisonniers d'aujourd'hui se rendent dans les divers salons et forums régionaux de l'emploi saisonnier, naviguent sur le site Internet de *Pôle Emploi* (anciennement connu sous le nom d'*Agence Nationale Pour l'Emploi*), consultent la « bourse de l'emploi » de l'*Association Nationale pour l'Emploi et la Formation en Agriculture* (ADEFA), et mobilisent également leurs réseaux sociaux affinitaires personnels (en particulier *Facebook*). Limité par le code du travail aux travaux « normalement appelés à se répéter chaque année, à date à peu près fixe, en fonction du rythme des saisons ou des modes de vie collectifs, et qui sont effectués par une entreprise dont l'activité obéit aux mêmes variations »<sup>3</sup>, le recours au contrat saisonnier concerne typiquement les travaux agricoles et les activités agroalimentaires (récolte, cueillette, conditionnement) ainsi que les activités touristiques (saison du ski, activités liées, hôtellerie, transport, etc.). Le CDD saisonnier suit globalement le mode de fonctionnement du CDD avec quelques particularités les rendant attractifs pour les employeurs. Certains employeurs agricoles souhaitant embaucher des travailleurs saisonniers peuvent, par exemple, bénéficier de l'exonération de cotisations patronales de sécurité sociale. Généralement rémunéré au SMIC<sup>4</sup>, le contrat ne peut dépasser huit

<sup>3</sup> Source : Circ. DRT n° 90-18 du 30 oct. 1990.

<sup>4</sup> En 2016, le Salaire Minimum de Croissance (SMIC) brut mensuel s'élève à 1.466,62 euros pour un temps complet à 35h. Le SMIC brut horaire quant à lui atteint 9,67 euros.

mois par an (réduits à six mois pour les travailleurs étrangers et un mois dans le cas du contrat de vendange). En outre, ils peuvent être conclus avec ou sans terme précis, se succéder et ne comportent que très rarement une clause de reprise pour la saison suivante. A la différence des autres CDD, l'employeur ne verse pas à son salarié saisonnier l'indemnité de fin de contrat (aussi appelée indemnité de précarité) à hauteur de 10% de la rémunération totale brute versée au salarié<sup>5</sup>. Alors qu'ils étaient discriminés en matière de droits aux indemnités chômage, les saisonniers ont obtenu en 2011<sup>6</sup> les mêmes droits que tous les autres travailleurs en matière d'indemnités de chômage. Le travail saisonnier, en particulier dans le secteur de l'agriculture, est caractérisé par sa dépendance aux aléas météorologiques, ce qui peut engendrer des tensions avec l'agriculteur-employeur. Lorsque les termes du contrat se voient modifiés (anticipation ou retardement du début ou de la fin de l'embauche), le saisonnier, inévitablement dépendant des enjeux de production et de rendement de son employeur, paie bien souvent de sa flexibilité. Voici l'exemple évocateur de l'une de ces situations brièvement relatée par Mathieu dans son journal de bord :

*« Octobre 2012, avec les copains, on enchaîne le tri des patates. Mais là, ça va pas être la même, le patron sur qui on est tombé, c'est un con. Des promesses, des promesses... La météo retarde l'arrachage des patates, on se dit qu'il est en galère, il compte sur nous, on ne peut pas le laisser tomber. Mais quand on peut enfin travailler, il embauche en masse pour rattraper le temps perdu... Résultat début novembre la paye tombe : 250 euros !!! De plus, il y avait 20 fois la place dans sa ferme pour garer le Sandy, mais j'ai dû me garer sur un parking au bord de la route avec mes 2 chiennes. Il nous proposera l'année suivante et on lui répondra gentiment qu'on se fera pas avoir 2 fois... Il a refait la même à ceux qui y sont retourné... ».*

Parce qu'elles permettent de faire beaucoup d'heures sur une période relativement courte, notamment avec les heures supplémentaires, les horaires de soirée, de week-end, de nuit, plus les pourboires et avantages, les saisons, en particulier dans le secteur du tourisme et de la restauration, peuvent rapporter gros. Le revers de la médaille est dur pour beaucoup de saisonniers. La fatigue, le stress et le manque de sommeil, mettent à rude épreuve leur santé

<sup>5</sup> Source : article L. 1243-8 du code du travail.

<sup>6</sup> La convention définissant les règles de l'indemnisation du chômage (l'Unedic) renégociée tous les deux ans entre partenaires sociaux et organisations syndicales a supprimé le coefficient minorateur qui frappait les saisonniers. Les personnes dont l'activité était considérée comme saisonnière sont, depuis le 1er juin 2011, indemnisées dans les conditions du régime général (Source : « Le guide des saisonniers », CGT, 2011).

et leurs conditions de vie au quotidien. Dans le but de tirer profit de la saison au maximum, certains saisonniers travaillent parfois plus de douze heures par jour, complétant leurs journées par des heures semi ou non déclarées. Certains employeurs ont également leurs stratégies afin d'éviter de payer les heures supplémentaires en tant que telles. Aussi, afin de payer les heures supplémentaires au taux horaire normal, certains employeurs prolongent la durée d'un contrat en fonction du nombre d'heures supplémentaires effectuées dans la saison.

Dans son ouvrage publié pour la première fois en 1923, Nels Anderson se penche sur une catégorie d'ouvriers dont le développement se produit durant la seconde moitié du 19<sup>ème</sup> et au début du 20<sup>ème</sup>. Selon Anderson, cette figure entre en scène à un moment particulier de l'histoire américaine, celui de l'expansion industrielle et des turbulences de son économie, faisant se succéder à un rythme effréné des séquences d'expansion et des crises épisodiques mais intenses, caractérisées par un niveau élevé de chômage et d'irrégularité du travail (Debouzy 1989).

Anderson distingue deux figures de l'ouvrier, celle du travailleur saisonnier et celle du hobo, tout en précisant que l'on peut « chuter » d'un rang à l'autre: « les travailleurs saisonniers sont des hommes qui ont des occupations définies à chaque saison. Le parcours annuel de leurs activités les conduit à travers le pays, souvent dans plusieurs états différents. Ces hommes peuvent ainsi travailler pendant la saison froide dans l'industrie du vêtement, mais l'été, ils se font employer à des petits boulots (...). Un de ces hommes cueille des fruits l'été et travaille comme mécanicien l'hiver. Il ne passe pas tous ses étés dans le même Etat ni tous ses hivers dans la même ville, mais poursuit tout au long de l'année ces deux occupations (...) Un hobo est un travailleur migrant. Du travail fourni par le travailleur migrant dépendent toutes les industries de base. C'est lui qui s'élance sur des marchés de main-d'œuvre pour aller abattre les forêts, construire et réparer les voies ferrées, les tunnels de montagnes et construire des barrages. C'est à lui que revient la tâche de moissonner le blé en automne et couper la glace en hiver (...) Le véritable hobo, lui, est un travailleur nomade sans programme établi, (...) il travaille partout où l'occasion s'offre à lui, dans les usines, dans les magasins, dans les mines, dans les champs, et prend n'importe quelle place parmi celles qui se présentent sur son chemin, sans prêter attention à l'époque ou à la saison (...) Il peut avoir un métier ou même une profession. Il peut même être réduit à mendier entre deux emplois, mais sa subsistance est essentiellement assurée par le travail (...) » (2011 [1923] : chapitre VI).

Bien que les populations observées soient différentes et que le contexte historique et national changent, les réflexions d'Anderson sur la précarité de l'emploi et ses implications profondes sur l'ensemble de l'existence (Castel 2009), conserve leur pertinence au regard de la forme contemporaine d'activité salariée qui nous préoccupe ici : l'intermittence de l'emploi. Malgré la diversité des parcours, une grande part des témoignages d'habitants mobiles recueillis ont pour trait commun de relater, à un moment ou l'autre de leur expérience sur la route, une activité saisonnière ou intermittente. Se déplaçant au gré des périodes et des lieux pour accéder précisément à l'emploi, les expériences de Jean déroulées sur une année de saisons, aussi singulières soient-elles, mettent néanmoins en lumière des lignes de confluence dans les itinéraires professionnels des acteurs rencontrés. Qu'ils soient travailleurs saisonniers ou en CDD<sup>7</sup> dans l'agriculture et dans le tourisme comme Jean et Clara, qu'ils soient étudiants, intermittents du spectacle ou intérimaires en CTT<sup>8</sup> dans le domaine de la santé, du commerce, de l'industrie ou du service, demandeurs d'emploi en contrats aidés<sup>9</sup> ou bénéficiaires du RSA<sup>10</sup> ou, d'une année à l'autre, tout cela à la fois, tous partagent la position d'être à la fois chômeurs transitoires et embauchés temporaires (sous contrats précaires). Ils sont des intermittents plus ou moins mobiles de l'emploi qui n'ont pas d'emploi fixe et qui travaillent de manière discontinue et sur des sites dispersés dans l'espace. Ils retirent de leurs activités discontinues la part principale de leur revenu annuel, vivant des saisons, de leurs missions d'intérim ou de leurs cachets. Leurs parcours personnels et professionnels se caractérisent, et c'est là leur point commun, par leurs dimensions à la fois hybrides et composites.

La précarité de l'emploi au début du 20<sup>ème</sup> siècle décrite par Anderson à travers les figures du travailleur saisonnier et du hobo, s'avère consubstantielle au développement du capitalisme de la société nord-américaine. De façon similaire, les « routards » que j'ai rencontrés semblent incarner l'impératif contemporain

<sup>7</sup> Le contrat à durée déterminée (CDD) est conclu pour la réalisation d'une tâche précise ou temporaire, comme le remplacement d'un salarié absent, ou un surcroît temporaire d'activité.

<sup>8</sup> ou contrat de travail temporaire. Ce contrat de travail se conclut avec une agence d'intérim qui propose alors au salarié intérimaire une mise à disposition dans une entreprise pour y effectuer une mission d'une durée préalablement définie, mais qui peut être étendue.

<sup>9</sup> Contrat de travail dérogatoire au droit commun pour lequel l'employeur bénéficie d'aides, qui peuvent prendre la forme de subventions à l'embauche, d'exonérations de certaines cotisations sociales, d'aides à la formation. Les emplois aidés sont généralement adressés aux jeunes sans qualification, aux bénéficiaires des minimats sociaux, et plus généralement toute personne éprouvant des difficultés à (re)trouver un emploi.

<sup>10</sup> Qui occupent parfois un ou plusieurs emplois dans l'année, notamment sous des formes qui ne se présentent pas comme telles (stages, travail au noir, bénévolat).

de flexibilité et d'adaptabilité promu par le « nouvel esprit du capitalisme » érigeant aujourd'hui la mobilité spatiale et professionnelle comme norme (Boltanski et Chiapello 1999). Largement alimenté et fabriqué par les médias, le néolibéralisme et sa représentation s'incarnent désormais dans la célébration de la mobilité des hommes. Aussi, comme le souligne Max Rousseau (2008), par un étonnant retournement des valeurs dominantes, le vagabondage est aujourd'hui non seulement accepté, mais encouragé. Dans le contexte post-fordiste de changement accéléré de l'organisation du travail qui fait suite à la crise économique des années 1970, des transformations s'observent à travers le développement d'une précarisation et d'une instabilité du rapport à l'emploi et dont les effets se font ressentir à l'ensemble des métiers (Cingolani 2005 ; Le Marchand 2011). Les personnes rencontrées sont ainsi confrontées à un double mouvement du « marché du travail ». D'une part, celui de la fragmentation des statuts des salariés (contrat à durée indéterminée, contrat à durée déterminée, travail intérimaire, travail saisonnier) qui précarise le salariat et qui a pour conséquence d'augmenter le nombre de travailleurs à la limite du salariat (sous-traitance, détachement de main-d'œuvre, faux indépendants, travail irrégulier, travail non déclaré, etc.). D'autre part, celui de la segmentation du « marché du travail » entre des emplois occupés par des salariés qualifiés, plutôt bien rémunérés et jouissant de bonnes conditions de travail (CDI) et les emplois moins bien rémunérés (temps partiel ou à durée déterminée) et occupés souvent par des « minorités » (immigrés, jeunes, femmes, etc.)<sup>11</sup>.

Alors que la probabilité d'obtenir un contrat à durée déterminée a dramatiquement chuté, nombreuses sont les personnes aujourd'hui qui « bricolent » entre emplois occasionnels, activités non déclarées et RSA<sup>12</sup>. Pour qui veut suivre le marché fluctuant du travail, il faut aujourd'hui, en particulier pour les plus précaires, les plus jeunes et les moins qualifiés, être capables de se déplacer sur de longues distances pour occuper des emplois intermittents, être apte à circuler entre des tâches différentes et des sites souvent éloignés des uns des autres et

---

<sup>11</sup> Et qui s'articule par ailleurs, dans le cadre des emplois non qualifiés, à la multiplication des segments des 3-D Jobs (*Dirty, Demanding, Dangerous*), autrement dit les emplois physiquement les plus durs, dangereux et mal payés (Stalker 2000).

<sup>12</sup> Selon les chiffres publiés par la Caisse d'Allocations Familiales (CAF), près de 2.5 millions de foyers bénéficiaient fin septembre 2015 du Revenu de Solidarité Active (RSA), aide financière pour les personnes qui travaillent mais dont les revenus sont limités. En 2016, son montant s'élève à 524 euros pour une personne seule sans enfant et à 786 euros pour un couple sans enfant. Il n'est pas limité dans le temps mais son montant est réétudié tous les 3 mois en fonction des ressources, de la situation familiale et de la situation professionnelle. Le RSA permet donc de cumuler revenu et allocation aussi longtemps que nécessaire, son montant diminuant à mesure qu'augmentent les revenus professionnels du bénéficiaire.

enfin supporter, au quotidien, un mode de vie fondé sur l'alternance des périodes d'emploi et de chômage. Cette difficulté croissante à avoir des revenus stables, couplée à la hausse des prix de l'immobilier et au manque de logement sociaux entraîne, pour ces groupes cumulant souvent à la fois un faible niveau de qualification et des difficultés d'accès à l'emploi, un accès limité au logement.

Cette situation d'instabilité permanente cumulée à une puissante injonction à la flexibilité se concentre de manière importante sur les jeunes qui se retrouvent, dans bien des cas, en situation de précarité dès leur entrée dans la vie active (Roulleau-Berger et Gauthier 2001 ; Schultheis 2008). Cela n'est pas un hasard si les jeunes (entre 18 et 35 ans) sont surreprésentés parmi les habitants mobiles en camion. De manière générale, les plus jeunes - urbains pour bon nombre d'entre eux - ne sont pour la plupart pas ou peu qualifiés et travaillent principalement dans les secteurs de l'agriculture et du tourisme, alors que les plus expérimentés professionnellement et en terme de vie en camion, disposent parfois d'une formation en lien avec leur(s) activité(s) ou se sont formés « sur le tas » au fil de leurs parcours personnels et professionnels.

Cette forte proportion de jeunes urbains œuvrant dans le secteur de l'agriculture s'explique en partie par les difficultés à trouver un emploi mais également par la disparition progressive des populations qui traditionnellement occupaient les emplois saisonniers agricoles. Selon le rapport du *Comité permanent de coordination des inspecteurs du ministère de l'Agriculture* (Coperci) réalisé en 2001 à la demande du ministre de l'Agriculture, la disparition de la population rurale suite à l'urbanisation croissante et la disparition des travailleurs immigrés d'Espagne et du Portugal (suite à l'élévation des niveaux de vie dans ces deux pays) expliquent l'embauche des jeunes urbains dans le travail saisonnier agricole. Ce rapport met également l'accent sur le fait que les emplois saisonniers agricoles souffrent désormais d'un désintérêt général qui tient à plusieurs raisons. Une première raison est le manque d'attrait du fait des conditions de travail difficiles - pénibilité, répétitivité, intempéries - qui sont ici couplées aux bas salaires et à l'absence de reconnaissance des qualifications. La deuxième raison, selon l'auteur, est liée à la reprise économique de la fin des années 1990 qui a fait que d'autres emplois ont capté les populations intéressées. Ainsi, d'autres couches de la population sont désormais potentiellement disponibles pour ces emplois. Qu'il s'agisse d'étudiants ou de demandeurs d'emploi, ces travaux attirent ainsi majoritairement des jeunes et des populations issues des milieux urbains.

Les emplois saisonniers et intermittents sont soumis à des rythmes et à des

cycles divers selon les secteurs. Concernant les travaux saisonniers dans l'agriculture ou le tourisme, le rythme des opportunités d'emplois s'articule à celui des saisons et les heures de travail à proprement parler, dépendent des conditions météorologiques qui vont donc déterminer le salaire. Si la neige tarde à tomber, le saisonnier en station devra attendre pour commencer sa saison; qu'il s'agisse d'un travail effectué au rendement ou à l'heure, on ne taillera ou ébourgeonnera pas le même nombre de pieds de vigne selon un temps très ensoleillé et assommant, un temps nuageux ou des averses. Dans les domaines du tourisme et de l'animation, l'emploi dépend des rythmes des modes de vie collectifs, notamment scolaires. Pour ce qui est des aides-soignants, infirmiers, ouvriers du bâtiment, ouvriers agroalimentaires, le marché de l'emploi précaire est directement lié aux besoins de certaines entreprises en matière de recrutement de personnel en remplacement ou en renfort. Pour les plus médiatisés d'entre eux, les intermittents du spectacle (artistes, ouvriers et techniciens), et notamment pour les indépendants qui travaillent aux rythmes des commandes, des créations ou des contrats, cette discontinuité de l'emploi est toutefois relative dans les faits. Entre le travail administratif de constitution des dossiers de recherche de subventions, l'établissement des fiches de paye et des budgets, les heures de conception, d'écriture ou de répétition, ou toutes les activités productives mais non déclarées, les intermittents du spectacle endossent bien souvent simultanément et successivement les multiples casquettes de l'artiste, du producteur, du technicien, du manager et du comptable. Cette discontinuité apparente de l'emploi est ainsi dans les faits davantage une discontinuité du revenu (Corsani et Lazzarato 2008). Des contraintes similaires s'appliquent à ceux qui mènent une activité indépendante, notamment dans les domaines de l'agriculture ou de l'artisanat.

Aussi, pour tous ces intermittents de l'emploi, « le chômage n'est pas l'envers du travail, mais un des moments de la mobilité de la force de travail » (Corsani et Lazzarato 2004). Contraints à la mobilité et à une pluriactivité, les travailleurs saisonniers et intermittents sont par ailleurs soumis à la précarité des conditions et des contrats de travail ainsi qu'à des rythmes contraires aux temps et aux modes de vie collectifs (Baghioni 2012 : 231). Comme je l'introduirai dans ce chapitre, la discontinuité de l'emploi caractéristique de l'intermittence affecte non seulement la stabilité du revenu mais également celle de l'individu et de son quotidien.



### 2. 1.3. L'habitat mobile comme ressource pour le travail et en dehors du travail

Lorsque Jean arrive à *Yes We Camp* début avril 2013, c'est d'abord pour y réaliser son installation artistique. En découvrant le lieu, le projet, son organisation et son fonctionnement collaboratif inspirés de la philosophie des mouvements *Indignés* et *Occupy* (dont il reprend par ailleurs la devise « yes, we camp ! »), Jean est séduit. Avec Clara, ils décident de rester et de s'engager à leur façon dans ce projet « utopique » qui prend la forme d'une expérience collective. Au départ, c'était l'occasion pour eux de « rencontrer du monde et de se poser » pour un temps dans une nouvelle région. En se proposant ensuite spontanément pour l'aménagement et la gestion de la cuisine et du bar auprès de l'équipe d'organisation « en échange d'un contrat saisonnier », ils s'immergent alors en même temps au sein d'une équipe de travail. Ils sont désormais tenus de participer aux réunions quotidiennes qui ont lieu avec les autres salariés et avec les bénévoles afin d'organiser les plannings de travail jour après jour. A la cuisine comme sur le reste du site, chaque semaine apporte une nouvelle vague de bénévoles novices qu'il faut former et mettre au parfum des règles et des codes tacites de la vie en collectivité. Le travail demande un investissement intense, une ouverture d'esprit, une capacité de gestion de la pression et une adaptation rapide. En prenant en charge la gestion de la partie stock et commande du bar et de la cuisine, c'est en même temps l'occasion pour Jean et Clara de parfaire leurs expériences et leurs connaissances dans le domaine de la restauration.

Les conditions de travail ne diffèrent pas beaucoup de celles dont ils ont l'habitude lorsqu'ils travaillent dans le secteur de la restauration et du tourisme en station. Ainsi, contrairement au travail à l'usine, les saisonniers ont pour particularité d'avoir l'occasion d'établir des liens inhabituels entre des secteurs divers (tourisme, agriculture, services) et socialement différenciés. Entre les équipes sans cesse renouvelées, les collègues venus des quatre coins de la France et de l'Europe et les clients de passage, le contact humain est permanent, parfois pesant moralement, souvent source d'enrichissement. D'une année à l'autre, entre un hiver à la montagne et un été dans les champs ou en bord de mer, les saisonniers tissent des réseaux de connaissances sur une échelle géographique vaste qui constituent une ressource essentielle quand on vit sur la route.

Pour sa semaine de vendange dans le Beaujolais comme sa saison à *Yes We Camp*, Jean a eu de la chance ; il a pu stationner son véhicule sans peine et gratuitement directement sur son lieu de travail. En hiver comme en été, pour les

saisonniers à la recherche de « plans boulots » en particulier dans l'agriculture et dans le tourisme, la préoccupation principale concerne toujours avant tout de pouvoir s'assurer des possibilités de se loger à proximité de leur lieu de travail. Le prix des loyers étant souvent extrêmement prohibitif dans les stations en bord de mer ou en montagne (jusqu'à 600 euros par semaine pour un studio), l'accès au logement est dès lors rendu difficile pour les saisonniers à cause de leurs bas revenus et du montant des cautions. Pour éviter la colocation à quatre dans un studio de 20 m<sup>2</sup> ou afin faire des économies sur l'hébergement, la solution temporaire et moins onéreuse est de monter des tentes sur les plages en été et de vivre dans les camions en hiver. Ces pratiques se font dans la plupart des situations à l'insu de l'employeur. Effectivement, il arrive de plus en plus souvent que les employeurs n'embauchent que si le saisonnier lui présente au préalable un contrat de location ou une attestation d'hébergement. Dans la plupart des cas, les saisonniers ne mentionnent pas qu'ils vivent en camion. Le cas échéant, ils préfèrent dire qu'ils vivent en camping-car, terme moins connoté. Comme me confiait l'une de mes interlocutrices: « on se renseigne sur le coin, les bleds alentours, les noms de lieux et on baratine qu'on est dans le secteur parce qu'on a de la famille près du lieu de travail ». Quand elles ne sont pas hostiles au camping des saisonniers, certaines municipalités en station aménagent des aires de stationnement sur la commune mais dont l'accès nécessite parfois au préalable un contrat de travail saisonnier valable. C'est donc le serpent qui se mord la queue. De manière générale, les injonctions à l'invisibilité sont de mises et contribuent à la dévalorisation sociale des saisonniers qui se font régulièrement contrôler et réprimer par les gendarmes, sous prétexte *de lutter contre la drogue et le trouble à l'ordre public*.

Lorsque la saison de Jean en station se termine, son temps intègre un autre rythme. Il redevient temporairement un chômeur transitoire. À la différence de l'activité agricole, les temps de travail sont déterminés par l'accueil des touristes, principalement en été et en hiver, laissant vacantes des périodes de deux à trois mois d'intersaison, en automne et au printemps. L'absence d'activité salariale ne signifie pas pour autant qu'elle est une période qui doit être exclue de l'analyse. Au contraire, l'intersaison est une période significative dans le vécu du travail saisonnier. Etant donné la cyclicité des saisons, elle n'est pas un temps de chômage comme les autres. Pour les intermittents mobiles de l'emploi, elle est en fait une période d'intenses activités. Après des mois de stationnement, et alors que l'hiver est pour la plupart des saisonniers la période de l'année la plus immobile, les mouvements du printemps sont assimilés à de véritables démé-

nagements. Les camions sont restés trop longtemps à l'arrêt. Le plus important est la remise en route de la mécanique avec parfois son lot de mauvaises surprises. Avant le départ, il faut vérifier le moteur, l'huile, vider le filtre à air, faire les réserves de gasoil, remplir la cuve d'eau, vider la cuve des toilettes. C'est l'occasion d'un grand ménage. Les tapis, couvertures, rideaux et autres tentures sont exposés aux rayons du soleil, un coup de peinture rafraîchissant appliqué ici ou là. Quand tout sera prêt, il faudra veiller, comme lors de chaque déplacement, à fermer les placards, ranger les équipements dans le coffre, tout fixer pour que rien ne tombe durant le voyage. Afin de s'épargner l'encombrement de matériel, il faudra s'arrêter en route déposer l'inutile dans le garage familial.

L'arrivée des crocus sonne le début des travaux de la terre, des labours, des semis, puis des récoltes. Certains prennent déjà la route vers les lieux de travail. Mais pour la plupart, le printemps est une période durant laquelle on s'accorde un peu de repos. C'est aussi un temps de voyage. On ouvre les cartes en pointant déjà quelques étapes incontournables. Des amis, un festival, un lieu d'histoire, des étendues sauvages. Ils traverseront peut-être les frontières espagnoles et italiennes, poursuivront jusqu'en Grèce ou traverseront la Méditerranée en vue des terres nord-africaines et voyageront au gré de leurs rencontres et de leurs envies, en quête de liberté et de petits coins de paradis, calmes et sauvages. Il s'agit alors de penser aux passages de frontières, aux lieux probables sur lesquels il sera possible de se poser, au budget pour le gasoil et la nourriture. Tout en songeant aux petites galères habituelles, il faut déjà aussi envisager le retour et la reprise du boulot pour faire le lien avec la saison d'après. C'est un temps où il faut régler les impératifs d'ordre administratif, les rendez-vous à *Pôle Emploi*<sup>13</sup> ou à la CAF<sup>14</sup>. Comme le souligne Liza Baghioni, « l'intersaison est aussi ce temps où les travailleurs saisonniers apprennent à composer avec l'instabilité des salaires et l'éphémère intensité des relations sociales qui caractérisent la saisonnalité » (2012 : 244). Le temps du repos, hors du travail salarié, prend ainsi une dimension particulière. Il est un temps mobilisé pour le présent comme pour l'à-venir et se réinscrit dès lors dans un continuum qui est celui du mode de vie dans ses aspects les plus pragmatiques. S'il n'est plus question de se lever quotidiennement aux aurores pour rejoindre son équipe et son lieu de travail,

---

<sup>13</sup> *Pôle Emploi* se charge de centraliser les offres et les demandes d'emploi et de gérer des centres de ressources pour aider les chercheurs d'emploi dans leurs démarches et leur parcours.

<sup>14</sup> Les *Caisses d'Allocations Familiales* se chargent notamment de verser les prestations sociales telles que les *Aides Personnalisées au Logement* (APL) et le *Revenu de Solidarité Active* (anciennement connu sous l'acronyme RMI pour *Revenu Minimum d'Insertion*).

la ré-organisation du quotidien sur la route avec ses mouvements, ses impératifs et ses aléas nécessite en-elle même un investissement de tous les instants de la part de l'habitant mobile. Dans ce mouvement de va-et-vient entre périodes d'activités salariées et périodes chômées, la vie en camion est donc à appréhender comme un travail à plein temps.

## 2. 2. Au fil des années, les carrières des habitants mobiles

### 2.2.1 Un récit à titre d'exemple heuristique

*« Au mois de novembre 2014, je signais les papiers pour l'acquisition de mon plus gros bien jusqu'à lors : un Peugeot Boxer 2.5l tdi de 2001 de 164 000 km, avec une caisse de 15 m<sup>2</sup> : 4700 Euros. Nous parcourûment nos 1000 premiers kilomètres ensemble de Lille à Bayonne, et c'est réjouie que je chantais à tue-tête un bon vieux rocksteady en imaginant la suite. Environ deux ans de réflexions ont précédé cet achat. Les principales raisons de sa motivation étaient : le gain économique par rapport à un loyer mensuel, l'envie de découvrir de nouveaux lieux sans dépendre de ces concitoyens, et le fait que décidément – crise d'adolescence terminée – je n'arrivais pas à me faire à l'idée que je participerais à l'absurdité du système actuel. Le dernier rendez-vous que j'eus avec mon conseiller financier fini de me convaincre : je venais lui demander un prêt immobilier pour investir dans un studio à Bayonne, mes parents (clients de cette même banque depuis 30 ans) se portaient garants. Je suis infirmière et jusqu'à lors j'avais toujours travaillé en CDD, par choix. Situation trop précaire à son goût, il refusa et essaya de me refourguer un de ces fameux « prêt à la consommation ». Après un refus vindicatif, il me dit : « vous avez du mal comprendre je vous réexplique... ! ». Je ne me souviens plus par quel biais la conversation se détourna sur son divorce, ses difficultés par rapport au logement commun, puis longuement sur ses goûts musicaux... Il passa vingt-cinq longues minutes à me décrire chacun des artistes qu'il chérissait (je partageais bien moins son engouement à leur écoute!). Son discours était logorrhéique, un peu décousu et surtout complètement inadapté par rapport à sa « cliente ». Peu de temps après il fut licencié, je me suis toujours demandé si il avait fait une décompensation psychiatrique ! Sa remplaçante m'assura qu'il aurait dû accepter le prêt*

et me proposa un nouveau rendez-vous mais le destin était passé par là. J'en conclu deux choses : premièrement que je ne pourrais pas acheter, je devrais donc donner environ 6000 euros annuel à un inconnu qui serait sûrement un de ses parisiens qui vous vire en juillet et août, et deuxièmement qu'à avoir les deux pieds embourbés dans le système on finit taré !

Mes parents étaient contre ce choix, enclins à tous les préjugés autour de ce mode de vie nomade. Je pense que, d'une part, ils se désolaient de me voir me marginaliser et que, d'autre part, ils avaient tous simplement peur. Mes frères et ma grand-mère m'encouragèrent. Eric, le père de deux amis de longue date et conjoint d'Antoinette, une des meilleures amies de ma mère, avait une tout autre opinion du sujet et me donna d'autres pistes de réflexion. Il connaissait plutôt bien le sujet puisque son fils puis sa fille avaient aussi aménagés deux fourgons. Le couple vivait dans une maison retapée par les soins d'Eric, dans les terres du pays basque, un havre de paix au milieu de la nature et avec une chaleur humaine que j'aimais beaucoup retrouver depuis des années. Souvent, après un repas concocté avec les légumes du jardin et les produits locaux, nous discussions autour d'une tisane de sujets divers. N'ayant pas d'activités professionnelles, il me donna son accord pour m'aider à l'aménagement, mais il m'épaula aussi dans le choix du véhicule. Je lui présentai donc le «camion-frigo » que je pensais avoir acheté, il m'indiqua tout de suite après avoir tâté la tôle que c'était un simple camion caisse...Première difficulté puisque après avoir enlevé l'aménagement initial nous découvrîmes l'isolation quasi inexistante et l'ensemble des fuites de la caisse... Toute l'isolation était donc à reprendre. Je pensais naïvement que l'aménagement prendrait un ou deux mois et que je pourrais ensuite filer dès fin janvier en Suisse pour rembourser cet achat. Deux mois s'écoulèrent, et nous avons juste trouvé toutes (ou presque) les fuites, réparé les quelques endroits que la rouille avait rongé et surtout fait des joints ici, là et aussi là-haut ... et un peu partout autour de la caisse ! Nous travaillions au rythme des fameuses pluies du pays basque, alternant travail en extérieur sur le camion et travail en intérieur, l'organisation parallèle du chantier (achat des différentes pièces pour les prochaines étapes neuf et d'occasion, plan minutieux pour les 7m2 au sol, recoupage avec les conseils de professionnels spécialisés ou non, écumage des forums, des annonces pour les occasions...).

Ces deux mois furent difficiles, l'hiver pointait le bout de son nez, je vivais chez mes parents, et je réalisais que le véhicule que j'avais cru sans faille était bien loin des promesses de son vendeur. J'avais à cœur de ne pas trop en demander à Eric qui a une santé fragile et à être la moins envahissante possible dans la famille (composée

alors du petit dernier et du couple). Ils me rassuraient en permanence avec une bienveillance qui me toucha énormément. A l'opposé je ne pouvais parler de mes difficultés à mes parents sans être heurtée à des réactions constructives du style : « C'est un bout de tôle, je te l'avais bien dit », qui m'enfoncèrent dans mes doutes sur ce choix, la cohabitation devenait difficile. Je m'arrangeai avec une amie pour rester chez elle jusqu'à la fin du chantier. Je convaincs mon petit frère Antonin, dans une période difficile et sans emploi à l'époque, de participer au projet.

(...)

Après une crémaillère, un peu atypique, qui fut l'occasion de remercier tous ceux qui m'avaient aidée je pu enfin partir en Suisse pour travailler et rembourser les 8000 euros investis dans le Blob. La première nuit j'ai eu une sensation étrange d'être à la merci de l'extérieur : l'isolation sonore n'étant que partielle, le bruit des voix, des voitures, du vent, de la pluie y est plus audible que dans un logement de béton. Je m'y suis habituée bien en apprenant à trouver des endroits calmes et en étant bercée par la musique de la pluie. J'ouvre la porte de chez moi et mon jardin peut se trouver au pied d'une montagne en Ariège, face à l'Océan au pays basque, ou avec tous mes colocataires sur le parking d'un festival ! Arrivée à Lausanne je trouvai rapidement une place de choix au bord du lac Léman, et pour un loyer dérisoire au vu des loyers Suisse ! Depuis son acquisition j'ai parcouru 10 000 kilomètres avec le Blob Fish, nous avons rendu visite à nos amis Lillois, Lyonnais, Lausannois, Toulousains, Ariègeois, Espagnols et Portugais. Mon cœur grossit de bonheur quand je me gare dans un nouvel endroit et que je sors mon vélo pour aller découvrir les environs à grand coup de pédales.

Lorsque j'étais petite ma mère me disait « tu ressembles à une gitane ! », j'adorais ça ! Ce mot renvoyait mon imaginaire à des scènes colorées et joviales autours de caravanes. J'ai compris assez vite que cette expression n'était pas franchement positive. J'ai tout de suite eu du mal avec les commentaires des personnes que je pouvais rencontrer : « mais t'as pas peur toute seule ? », « mais l'hiver tu vas aller où ? », « mais t'es infirmière, pourquoi tu veux vivre dans un camion ?! ». Sans parler des regards qui ne parlent pas mais qui en disent long ! Ces réactions m'amènèrent à éviter d'en parler, surtout au niveau professionnel pour éviter les jugements négatifs. Parallèlement je rencontrai des gens curieux, bienveillants parfois même admiratifs de ce choix, ce qui m'aida à supporter tous les autres. De toute façon, j'étais convaincue de mon choix, et je me sentais dans ce « bout de tôle », comme dans un cocon. Non, je n'ai pas froid, non je n'ai pas de chien, non je n'ai pas de télévision, non je ne vais pas en teuf me droguer tous les week-ends, oui je me lave, non je n'ai



*pas peur et non je ne rentrerai pas dans une de vos cases sociétales !*

*L'aménagement dans le camion était aussi pour moi l'occasion d'adopter de nouvelles résolutions plus radicales par rapport à l'environnement et à la consommation que cherche à nous imposer la société. Le petit espace dont je dépends ramène à l'essentiel et favorise la rencontre de l'autre. La nourriture devient la dépense essentielle et reprend sa place que je crois déterminante dans la santé d'un individu. Je changeai aussi de banque pour un établissement plus éthique. Je fais souvent des cauchemars plus ou moins absurdes sur ce qui pourrait arriver au camion, et j'avoue que je dois encore travailler sur l'angoisse qu'il tombe en panne ou qu'il soit vandalisé. Je ne pense pas vivre indéfiniment dans un camion mais pour l'instant j'en suis ravie ! J'ai trouvé un poste à Toulouse dans une structure qui me passionne et en bonus le salaire que je gagne n'est que peu utilisé dans mon quotidien. Ce qui me permet d'économiser une somme conséquente chaque mois pour mes projets futurs. Les tensions avec mes parents se sont apaisées, je crois. J'écris actuellement ce texte dans mon camion, en attendant que la tarte que j'ai mise au four finisse de cuire, sur un fond musical. Je m'y sens bien et chez moi. Je ne regrette en aucun cas cet achat et ce nouveau mode de vie qui est en accord avec les valeurs humanistes que je m'efforce de défendre » (Maïka, 26 ans, janvier 2016).*

En ouvrant ce chapitre sur l'emploi dit saisonnier, forme peu documentée du salariat, mon ambition était d'expliciter une partie des contraintes structurelles socio-économiques contribuant à façonner les situations vécues au quotidien par les habitants mobiles. Dans ce contexte, l'habitat-camion, comme forme certes atypique d'habitat, apparaît ici en premier lieu comme un outil particulièrement adapté à l'emploi intermittent, forme malgré tout considérée comme atypique bien que largement répandue aujourd'hui. Cette première lecture présente alors l'habiter mobile comme une technique de survie face à des situations caractérisées par une certaine précarité économique et sociale. Dans cette perspective, l'habiter mobile constituerait ainsi, en tant que pure stratégie de subsistance, le résultat d'arbitrages entre travail salarié et logement. En somme, vivre en camion pourrait, de ce point de vue, être compris comme une soumission de certaines populations vulnérables à des difficultés économiques et sociales.

Le témoignage généreux rédigé par Maïka nous invite cependant à mettre en perspective cette première analyse et à considérer l'intégration d'autres pistes de compréhension. Expérience intime et trans-formatrice, la mise en habitat mobile s'inscrit certes très souvent dans un parcours professionnel et résiden-

tiel mais également dans un cheminement existentiel, parfois identitaire. Que cela soit par envie de se rapprocher de soi et des autres, de ses propres valeurs et de vivre autrement, mais aussi parfois de changer de métier, de se former, elle repose non seulement sur une négociation entre travail salarié et logement, mais également entre plusieurs aspirations ou motivations. Que la mise en itinérance se fasse suite à une crise personnelle ou familiale, à des difficultés d'accès au logement, d'accès ou de retour à l'emploi, l'adoption du camion comme choix pratique d'habitation fait de ce dernier un instrument formel ou informel de la reconstruction. Habitat « expérientiel, circonstanciel et providentiel » (Bonnafox et Mésini 2016) dans la mesure où, du fait de sa légèreté financière, il constitue, à un moment donné, une réponse en adéquation avec des ressources et des besoins puissent-ils être sociaux, économiques, professionnels ou existentiels. En ce sens, il est à considérer non pas comme une fin en soi, mais comme une étape s'insérant plutôt dans le continuum d'un parcours personnel. Comme pourront en témoigner d'autres récits d'expériences, au cours de ce parcours, certains seront amenés à perdurer ce mode de vie alors que d'autres prendront la décision de s'en détacher à un moment donné pour s'orienter vers de nouvelles perspectives, parfois plus sédentaires et « conventionnelles » lors d'un retour en appartement. Parfois dans la continuité de leur parcours, certains évolueront vers d'autres formes d'habitats légers telles que la yourte ou la cabane, ou vers des formes plus collectives. En restituant les perspectives, les motivations et les désirs de quelques personnes rencontrées ainsi que leurs changements dans la durée, mon ambition vise maintenant à rendre compte de la manière dont les habitants mobiles, au cours de leur parcours, se saisissent des contraintes structurelles, négocient avec elles, les contournent et parfois agissent sur elles. Tout en suivant le fil de quelques témoignages, je m'appuierai sur le concept analytique de ce que j'ai nommé des « carrières d'habitants mobiles ».

### 2.2.2 Carrières

Avant de poursuivre plus en détails sur les motivations individuelles de quelques habitants rencontrés, je propose de partir de la définition proposée par Howard Becker qui utilise le concept de carrière afin de produire une analyse explicative et diachronique de la déviance. Ce concept, tel que décrit dans *Outsiders* désigne «aussi bien les faits objectifs relevant de la structure sociale que les changements dans les perspectives, les motivations et les désirs de l'individu»

(1985 [1963]: 47). Prenant en compte l'influence mutuelle, dans la durée, des logiques individuelles et des déterminants structurels sur les parcours individuels, il est à mon sens d'une grande portée heuristique pour appréhender les expériences des habitants mobiles. Tout d'abord le concept de carrière peut s'appliquer à des significations intimes que chacun entretient précieusement et secrètement (image de soi et sentiment de sa propre identité), mais permet également de se référer à la situation officielle de l'individu, à son genre de vie. Le concept de carrière permet donc de prendre en compte à la fois l'individu et le cadre des relations sociales dans lesquelles il s'inscrit. Ensuite, l'intérêt du concept de carrière réside dans son ambiguïté et s'avère à cet égard tout à fait pertinent pour restituer les contradictions internes qui agitent ce milieu hétérogène. Si la notion de carrière n'est pas une catégorie mobilisée par les habitants pour évoquer et décrire leur démarche personnelle ou même leur activité professionnelle, elle se rapproche dans sa dimension ambiguë de la notion *emic* d'itinérance. Située à la convergence des notions d'errance et d'itinéraire, l'itinérance peut être définie comme une pratique du chemin qui consiste à effectuer un trajet plus ou moins long, plus ou moins défini ou rectiligne sans forcément connaître le point d'arrivée. Mise en dialogue avec les cheminements restitués par les acteurs rencontrés, celle-ci est fructueuse dans la mesure où elle ne précise ni la forme ni le type des activités qui lui sont liées et laisse place, de ce fait, à des possibilités de variantes multiples.

Bien que Becker emprunte ce concept à la sociologie du travail qui l'utilise principalement pour l'analyse de la mobilité professionnelle, sa définition dépasse en revanche une certaine conception classique de cette dernière, à savoir une succession d'emplois occupés par un individu. Le passage d'une étape à l'autre de la carrière s'effectue, selon Becker, par un processus d'apprentissage par lequel l'acteur, d'une part, apprend une pratique spécifique - fumer de la marijuana ou jouer du jazz- et construit une représentation de cette activité qui lui permet de préserver une image acceptable de lui-même. Dans cette perspective, envisager l'habiter mobile en terme de carrière permet d'appréhender ce phénomène à la fois comme un processus d'apprentissage, comme une pratique et comme un changement dans l'identité sociale de l'individu. Son usage est dès lors applicable à d'autres champs que celui du travail et permet de comprendre divers phénomènes sociaux relatifs à l'adoption d'une identité, d'un « mode de vie » (Hannerz 1996 [1983]) ou encore de comportements spécifiques.

Everett Hughes note :

« Les carrières dans nos sociétés sont pensées pour l'essentiel en terme de travail (...), [le contenu de cette notion] n'est en aucune manière épuisé par l'énumération d'une série de réussites professionnelles. Il y a d'autres points sur lesquels la vie d'une personne se rapporte à l'ordre social, d'autres chemins vers la réussite, la responsabilité et la reconnaissance sociale » (Hughes 1937 : 410).

L'analyse des carrières est ainsi possible pour des activités non professionnelles, comme pour les activités relevant du religieux, du social ou du politique. A cet égard, je précise que mon emprunt du terme de carrière à Becker pour analyser l'habitat et la mobilité des travailleurs saisonniers ne revient pas du tout à considérer l'habiter mobile comme le reflet d'activités déviantes. Appliqué à l'expérience de l'habiter mobile, ce concept me permet plutôt de considérer l'habiter comme un processus, de prendre en compte sa dimension temporelle, de porter une attention particulière aux processus de l'action, aux variations des contextes traversés, aux changements d'étapes au cours du parcours, de cerner les facteurs qui jouent à des moments différenciés, et de considérer le sens donné par les habitants à leurs décisions et leurs actions.

Le concept de carrière a été introduit par Hughes afin d'appréhender les étapes d'accès et d'exercice d'une profession comme une suite de changements non seulement objectifs mais aussi subjectifs. Il en donne la définition suivante : « dans sa dimension objective, une carrière se compose d'une série de statuts et d'emplois clairement définis, de suites typiques de positions, de réalisations, de responsabilités et même d'aventures. Dans sa dimension subjective, une carrière est faite de changements dans la perspective selon laquelle la personne perçoit son existence comme une totalité et interprète la signification de ses diverses caractéristiques et actions, ainsi que tout ce qui lui arrive » (Hughes 1937). Ainsi, si les carrières d'habitants mobiles se construisent objectivement au fil de leurs parcours socio-économiques, elles se constituent également subjectivement en fonction de la confrontation entre des aspirations, des objectifs de départ, les actions pour les atteindre et les réalités vécues au travers de l'expérience de l'habiter mobile. Par ailleurs, chez Hughes comme chez Becker, il est important de souligner que les motivations d'une personne à se lancer dans une carrière ne restent que rarement inchangées en raison de l'expérience et du temps qui passe. En effet, puisque la carrière évolue dans le temps, elle n'est pas fixée une fois pour toutes. Sa dynamique est par conséquent changeante. Un extrait du

témoignage d'Amélie (35 ans) permet de rendre compte de la porosité d'une carrière au regard de la contingence :

*« J'ai pas l'impression qu'il y a réellement eu un élément déclencheur. Je pense que cette envie de vie nomade était déjà présente dans mes rêves. Sans que je le sache vraiment. Je crois que j'ai toujours été attirée par les cultures nomades et par le voyage. J'ai commencé ma vie de jeune adulte indépendante comme la plupart des étudiants, dans des appartements, studios ou collocations. Et puis je suis partie pour un voyage de six mois en Afrique. Plusieurs pays. Une expérience forte évidemment. J'étais en fac de sociologie à cette époque et je m'intéressais d'ailleurs particulièrement aux phénomènes de migrations. Je me rends compte maintenant que cette notion de déplacement a toujours été intrigante et attirante pour moi. A mon retour de voyage j'ai rencontré des filles qui m'ont proposé d'ouvrir un squat avec elles. C'était en 2002. J'ai commencé à fréquenter des personnes qui vivaient et voyageaient dans leurs camions. Et je me suis intégrée à ce monde-là. A partir de là, je n'ai plus été dans un appartement ou une maison pendant dix ans. Quand j'ai quitté l'Alsace en 2004, ça a été pour suivre une formation de photo dans les Cévennes : l'« Atelier Nomade ». Après trois mois de formation sur place, nous sommes partis poursuivre nos apprentissages durant un voyage de deux mois en Afrique. A bord de camions-labos. Nous dormions et mangions dehors. Maroc - Mauritanie - Mali par la route. A notre retour et à la fin de la formation, j'ai acheté mon premier fourgon, que j'ai aménagé pour pouvoir y habiter. La question ne se posait plus ; l'habitat le plus logique était nomade. Ce n'était même pas un choix, plus une continuité, une évidence. Je crois vraiment que je ne me suis même pas posée la question. J'ai habité dans mon fourgon et dans une caravane qu'on m'a donnée. J'avais mon pied à terre à Sauve, toujours dans les Cévennes ; ma caravane était la plupart du temps sur un terrain et moi je bougeais très souvent avec le fourgon, pour des escapades un peu partout : aller voir des gens, passer du temps chez eux ou simplement en ballade. J'ai rencontré Florent à Sauve. Il cherchait à acheter un fourgon. Une amie à moi lui a vendu le sien. Il a rejoint un cirque qui l'a embauché et j'ai suivi. Nous avons rapidement vendu les fourgons pour nous acheter une roulotte foraine. Une grande habitation nomade. Une cuisine, un salon, une chambre, grand luxe, espace. On était tellement heureux de l'avoir. Et le poids lourd pour la tracter. On a passé quatre ans ensemble sur les routes. Avec ce cirque et puis avec une autre compagnie. On a fait naître notre fils dans cette roulotte et nous avons vécu encore une année tous les trois. Dans cette roulotte et en tournée la plupart du temps. Dans les temps de repos nous posions la caravane en Auvergne ou bien dans les Landes. Sur des terrains qu'on nous prêtait. Puis nous nous sommes séparés. Nous avons*

*tenté un temps de rester au sein des mêmes tournées, chacun dans notre caravane mais ça n'a pas fonctionné et j'ai quitté la compagnie avec cette caravane qu'on avait achetée en plus pour avoir chacun notre espace. J'avais l'intention de rester en caravane avec mon fils, il me fallait encore trouver où me poser et quoi faire de ma vie. Comment me remettre sur les routes et avec qui. Je n'ai pas eu le temps de me poser la question plus longtemps car j'ai eu un accident sur l'autoroute et j'ai perdu mon convoi. Fourgon et caravane. Je n'avais plus rien. Pour repartir d'un bon pied je suis retournée auprès de mes amis à Sauve. Dans l'optique de faire réparer ma caravane pour la poser sur un terrain. J'ai remplacé mon fourgon par un autre. Et j'ai vécu un temps avec mon fils dans ce nouveau fourgon. Quand j'y pense aujourd'hui c'était vraiment tout petit mais ça me convenait tellement. Cette petite organisation quotidienne nécessaire pour évoluer dans un si petit volume. Tout caler avant de reprendre la route. Et avoir toujours sa vie avec soi. C'est ce qui me convenait. A contre cœur, j'ai remis à plus tard la réfection de la caravane et sur les conseils de mes amis j'ai fini par accepter de prendre un appartement à Sauve. Un temps pour me poser un peu. Mon fils avait alors deux ans. Et j'avais sans doute besoin de me reposer un peu. Mais j'ai senti que je tournais une page. J'ai senti qu'en prenant une location, j'aurais du mal à retrouver la vie en caravane. Effectivement. C'était il y a quatre ans. Et je suis toujours sédentaire. J'ai même acheté une maison. »*

Comme l'illustre le témoignage d'Amélie, et dans la mesure où les conceptions des possibles se modifient avec le temps, cette dimension subjective, en tant que construction diachronique soumise au changement, donne une profondeur sociologique à la carrière. C'est précisément en cela que le concept de carrière ne peut pas être confondu avec les notions de trajectoire sociale ou de parcours biographique qui sont souvent utilisées dans des travaux en sciences sociales mais qui ne se centrent que sur les dimensions objectives. Du fait de la variété des parcours affectés par une multitude d'événements microsociaux contingents (rencontre imprévue, occasion inespérée, accident, hasard, aléa), une multitude de champs des possibles, d'alternatives en pointillés et de ce qui aurait pu advenir mais que le sujet n'a pas pu ou su vivre pour diverses raisons (manques de ressources familiales, économiques, personnelles, matérielles, relationnelles, culturelles), les notions de trajectoires sociales et de parcours biographiques ne sont effectivement pas adaptées à l'analyse de l'habiter mobile. Ainsi, si les conditions objectives dans lesquelles se trouve l'habitant mobile ont bien des effets sur les manières dont il se réfère et s'engage subjectivement dans son quotidien, inversement, la manière dont il s'engage subjectivement dans son quotidien lui fait ressentir et voir certaines conditions objectives comme

évidentes ou non<sup>15</sup>. Mon approche théorique du phénomène de l'habiter mobile s'inspire donc de l'entreprise interactionniste (en particulier des réflexions de Becker et de Hannerz) qui prend acte de la pluralité des ordres sociaux et des capacités d'action individuelle. Cette approche, qui alloue une certaine marge de manœuvre aux individus, me permet ici d'observer comment les structures sociales – dans ce cas-ci les conditions d'accès au travail salarié et au logement – influencent les habitants mobiles. Mais aussi, comment ces derniers s'en saisissent, les contournent et agissent sur elles tout au long de leur carrière.

### 2.2.3. Les épreuves de l'apprentissage

Alors que je relis mes notes de terrain, je tombe sur une affirmation qui, au-delà de son pouvoir d'évocation, trouve en même temps un écho substantiel dans le concept de carrière : « vivre en camion, c'est un boulot à plein-temps ». Pour tirer un parallèle avec les activités déviantes décrites par Becker, vivre en camion consiste, d'un point de vue strictement pragmatique, à accomplir les activités routinières de la vie quotidienne avec un minimum d'ennui possible, c'est-à-dire en évitant les difficultés entourant ce mode de vie et d'habiter. Au cœur du processus de construction de la carrière d'habitant mobile, la notion d'apprentissage est centrale. De manière générale, lorsqu'un individu se lance dans ce mode de vie, il ne sait *a priori* rien ou très peu de choses sur les modalités à la fois techniques, sociales et spatiales liées à la pratique spécifique de l'habiter en camion. L'apprentissage est progressif et se fait très souvent seul, au fil des expériences. Il s'agit d'abord d'apprendre à faire confiance à son véhicule, à ne pas avoir peur que son camion ne se fasse vandaliser, à savoir chercher et repérer, d'un jour à l'autre, d'un emploi à l'autre, les lieux les plus propices pour « se poser », remplir les 600 litres de cuve tous les trois jours, faire la lessive au Lavomatic, composer avec les allers-retours entre le terrain, l'école et le lieu de travail qui épuisent (émotionnellement et physiquement) et coûtent très cher, négocier avec les gendarmes qui passent régulièrement sur les parkings, être la plupart du temps loin de l'adresse à laquelle on est officiellement domicilié<sup>16</sup>. La plupart des problèmes auxquels se trouve confronté le « routard » novice

---

<sup>15</sup> cf. Amélie « la question ne se posait plus ; l'habitat le plus logique était nomade. Ce n'était même pas un choix, plus une continuité, une évidence ».

<sup>16</sup> Comme ne pas avoir d'adresse revient, d'un point de vue légal, à être considéré comme « Sans Domicile Fixe », certains se fabriquent donc, via leurs proches, des certificats d'hébergement à titre gratuit ou bénéficient d'attestations de domiciliations, délivrées par les Centres Communaux d'Actions Sociales (CCAS).



ont déjà été affrontés par d'autres et des solutions ont été élaborées. Aussi, l'apprentissage des trucs et astuces se fait également au fil des interactions avec les plus expérimentés. Selon Becker, ce sentiment d'avoir un destin commun, d'être embarqué dans le même bateau, autrement dit, cette conscience de partager un même problème engendre ce qu'il définit comme une « sous culture déviante ». Howard Becker affirme par ailleurs que « les profils de carrière caractéristiques d'un métier sont déterminés par les problèmes particuliers de ce métier » (1985 [1963]: 127). Cette notion de difficulté comporte un réel intérêt pour l'analyse des carrières d'habitants mobiles dans la mesure où il permet d'objectiver les situations problématiques entourant ce mode d'habiter largement considéré marginal. Comme l'illustre le témoignage de Jeanne (41 ans), la manière dont chacun réagit à ces problèmes a des conséquences décisives sur l'orientation et la durée de la carrière :

En 2009, Jeanne et son compagnon et leurs trois enfants alors âgés de trois, six et neuf ans quittent la maison dont ils sont propriétaires et achètent un bus scolaire pour la somme de 5'000 euros. Ils l'aménagent en quatre mois avant de descendre s'installer à Pertuis, sur un terrain communautaire près d'Aix-En-Provence pendant presque une année. *« Nous avons été successivement propriétaires de trois maisons. Nous sacrifions tous nos moyens financiers et notre énergie à ces biens immobiliers. Lorsque nous avons voulu nous séparer de notre troisième maison, en 2006, nous étions en pleine crise immobilière. Nous avons donc mis trois années à la vendre. Durant ces trois années, la gestion des finances était laborieuse. Je rêvais de plus en plus de voyages mais je me sentais cadennassée aux crédits et à ce village d'Auvergne dans lequel je ne me plaisais pas. Je me suis donc mise à chercher des moyens de parcourir le monde sur Internet. J'ai vu que des familles partaient en camping car, d'autres vivaient en yourte. Et à ma grande surprise, j'ai découvert que des gens vivaient dans des camions à l'année sur le territoire français. C'est à ce moment que je suis tombée sur un site qui s'appelait « Bustribe ». Sur son forum, les routards s'échangeaient leurs trucs et astuces pour réparer, aménager, et vivre en bus. Là, j'ai compris que c'était le moyen le plus sympathique et économique, pour nous, famille de cinq personnes, de gagner un peu de liberté et d'aller à la rencontre des autres (...) Le changement de vie a été radical. Nous avons inscrit nos enfants au CNED<sup>17</sup>. Je leur faisais la classe. Olivier travaillait comme chauffeur routier (...) [Sur le terrain de Pertuis] les personnes autour de nous avaient un mode de vie*

<sup>17</sup> Outre la préparation aux concours de la fonction publique et de la formation professionnelle dans des domaines divers, le Centre National d'Enseignement à Distance (CNED) permet, entre autres, la scolarisation des enfants issus des familles itinérantes et de voyageurs (incl. Roms, Tsiganes, Gens du voyages) de l'école maternelle au lycée.

*très libre, libertaire et libertin. Cela nous perturbait. J'ai donc commencé à chercher à aller plus loin encore. A quitter le territoire. J'ai trouvé un poste d'institutrice en école en Mauritanie ». Sur place, le salaire de Jeanne ne parvient pas à subvenir aux besoins de la famille, ils décident de remonter en France. Jeanne retrouve un emploi près de Marseille, à Vitrolles, auprès d'adolescents dans un quartier populaire. Ils réintègrent alors le bus et vivent sur des parkings. Le travail étant « difficile et prenant », elle quitte son emploi pour un poste à Bagnols-sur-Cèze et se forme elle-même à distance via le CNED au métier d'opératrice-projectionniste de cinéma. Ils déménagent ensuite en Bretagne et stationnent le bus dans un camping, directement sur la plage. Ils s'y sentent bien. Puis, Jeanne signe un CDI dans un cinéma de Cholet (Loire-Atlantique). Ils posent alors leur bus quelques temps sur le parking réservé aux poids lourds du foirail (marché aux bestiaux) non loin du centre ville, ce qui permet aux enfants de se rendre à pied à l'école. Après quelques explorations dans les environs, ils trouvent et achètent un terrain agricole (7'500 euros) avec un vieux hangar dans le village de Maulévrier à une dizaine de kilomètres de Cholet sur lequel ils s'installeront avec le bus pendant les cinq mois de l'été 2014 tout en cultivant quelques légumes. « Cette année-là, le jardin ne nous a pas offert beaucoup de légumes. Les mouches ont envahi notre bus au point de nous empêcher de dormir. Je devais faire quatre allers-retours par jour à Cholet qui était à quinze minutes de route. Nos enfants n'avaient pas le droit aux transports en commun car nous vivions en bus et n'avions pas d'adresse officielle dans le village. Je travaillais beaucoup et mes horaires de travail étaient très changeants. Notre bus est tombé en panne, nous ne pouvions donc plus le rapprocher de nos lieux de travail. Je m'épuisais de jour en jour. Je m'accrochais à mon mode de vie mais je n'arrivais plus à l'assumer en même temps que mon métier. Nous avons donc décidé, après cinq ans en bus, de prendre un appartement pour les mois d'hiver. Une fois installés, nous avons pu récupérer un peu de la fatigue. Nous avons tenté de faire réparer notre bus. Mais en vain. Après en avoir discuté avec nos enfants, qui ne souhaitaient plus vivre en camion, ni quitter Cholet, nous avons vendu notre bus en juin 2015 ».*

Si certains affirmaient, au moment de notre rencontre, ne pas vouloir changer de mode de vie et se voyaient poursuivre leur carrière encore un moment, l'abandon du camion et les bifurcations constituent néanmoins, comme en témoigne le récit de Jeanne, une étape significative dans les carrières individuelles. Selon le constat que j'ai pu tirer, la grande majorité des habitants mobiles rencontrés se situaient dans la classe d'âge des 18-35 ans (rarement au-delà de quarante ans), étaient célibataires ou en couple, généralement sans enfants et vivaient (ou

avaient vécu) en camion de quelques mois à une dizaine d'année. Les raisons majeures - et souvent plurielles - conduisant à la sortie de ce mode de vie sont certes variables selon les parcours mais il est néanmoins possible de dégager quelques motifs récurrents : le hasard et les aléas qui peuvent toujours engendrer des bifurcations, la rudesse, l'instabilité et l'adaptabilité forcée du rythme de vie quotidien résultant de la mise en mouvement régulière et qui peuvent empêcher les projections de soi dans l'avenir, une précarité juridique qui a des conséquences autant sur le mode de vie que sur l'insertion économique des occupants (être la plupart du temps loin de l'adresse à laquelle on est officiellement domicilié), la solitude ou encore, dans certains cas, la forte dépendance de l'arrivée des enfants et des contraintes scolaires. Prenant l'ensemble de ces multiples facteurs en considération, j'aurais tendance à caractériser ce mode de vie comme un « mode de vie à durée déterminée ».

Outre les difficultés purement pratiques rencontrées de manière routinières par mes interlocuteurs, sont mentionnés de manière récurrente les remarques, les regards négatifs, voire les actes réprobateurs des proches, de la famille ou des populations locales. D'autres situations que l'on peut qualifier de problématiques telles que les échanges réguliers et parfois tumultueux avec les forces de l'ordre, souvent très tôt au réveil, ou plus largement le travail de justification continue de sa place, de son droit à choisir son mode de vie sont également sources de mal-être, voire de remise en question. Leur choix de non-conformisme, c'est-à-dire d'une vie nomade dans une société de sédentaires, signifie effectivement l'obligation de négocier avec les multiples contrôles sociaux qui pèsent sur leur pratique. Cet ensemble de normes et de valeurs auxquels les individus sont appelés à se conformer est promu et entretenu par ce que Becker nomme les « entrepreneurs de morale » (1985 [1963]: 171), c'est-à-dire les créateurs et les défenseurs de la norme : représentants de l'ordre public, travailleurs sociaux, élus municipaux, parents. Dans son analyse des carrières des fumeurs de marijuana comme des musiciens de danse, Becker identifie plus distinctement trois phases qui impliquent à la fois un comportement objectivement et socialement jugé déviant et la représentation personnelle de celui qui le commet. Selon Becker, une étape centrale de la carrière déviante est celle la désignation publique. Ainsi, comme il l'observe lui-même, l'activité des musiciens de danse n'a rien d'illégal en soi, elle est seulement « marginale » aux yeux des « membres plus conformistes de la communauté » (ibid. 103). En outre, « les problèmes qui naissent de la différence entre les définitions que les musiciens donnent de leur travail et celles qu'adoptent leur public peuvent être considé-

rées comme un exemple typique des problèmes que rencontrent les déviants dans leurs contacts avec les personnes extérieures qui ont un point de vue différent sur leur activité » (ibid. 107). Les remarques de Maïka et Gwenn sur les réactions de leur entourage lorsqu'elles ont annoncé qu'elles allaient vivre en camion sont ici tout à fait évocatrices :

*J'ai tout de suite eu du mal avec les commentaires des personnes que je pouvais rencontrer : « mais t'as pas peur toute seule ? », « mais l'hiver tu vas aller où ? », « mais t'es infirmière, pourquoi tu veux vivre dans un camion ?! ». Sans parler des regards qui ne parlent pas mais qui en disent long ! (Maïka, 26 ans)*

*Je me souviens des réflexions de la famille ou des amis qui disaient, peut-être pour me charrier, mais qui l'ont dit quand même : « ah tu vas faire ta Rrom » ou « tu vas faire ta SDF » (Gwenn, 28 ans)*

Au cours d'une carrière, un conflit normatif peut ainsi se produire entre les objectifs personnels de l'acteur et les contraintes liées à la réussite de cette dernière. Par un mécanisme de stigmatisation (Goffman 1975 [1963]) ou d'« étiquetage » (Becker [1963] 1985), est attribué socialement à l'individu un statut qui pourra avoir des effets déterminants sur son identité sociale et personnelle. En réaction à la stigmatisation, les acteurs développent un système de justification qui se traduit par un travail de renforcement, dans les discours des habitants, de certaines pratiques et valeurs. Ce travail passe notamment par une opération de traçage des frontières séparant le « in » (nous) du « out » (eux) (Barth 1969). La valorisation de logiques et de valeurs propres au « monde des routards » (autonomie, liberté, débrouille, entraide), qui échappent aux valeurs et aux logiques «dominantes», engendre parallèlement un système de reconnaissance et de crédibilité.

*Non, je n'ai pas froid, non je n'ai pas de chien, non je n'ai pas de télévision, non je ne vais pas en teuf me droguer tous les week-ends, oui je me lave, non je n'ai pas peur et non je ne rentrerai pas dans une de vos cases sociétales ! (Maïka)*

*Le mode de vie nomade dérange. Dire qu'ils veulent pas qu'on existe, qu'on fasse comme eux, être tristes entre quatre murs avec des crédits sur la gueule. Là où on est heureux, sur des roues et qu'on vit avec peu, qu'on a pas besoin d'être esclave du système mais qu'on exploite ses failles, qu'on bosse quatre mois de l'année (voire plus, voire moins) et ça nous suffit. (John, 33 ans)*

Que cela soit avec la famille, les amis, le réseau affinitaire ou au sein de son envi-

ronnement professionnel, ce travail de gestion de l'étiquetage (de même que les pratiques pour « décoller des étiquettes ») engagé par l'ensemble des personnes rencontrées fait pleinement partie de toute carrière d'habitant mobile. Loin d'être anodin à nos yeux, ce travail de valorisation et de négociation est constitutif de l'apprentissage de l'habitant mobile dans la mesure où il relève d'une activité permanente et engagée quotidiennement dans les interactions avec une pluralité d'acteurs et dans une multitude de contextes sociaux. Si, à l'instar Becker, Hannerz définit la carrière comme une « organisation séquentielle des situations vécues » (1996 [1983]: 333), il introduit en outre une dimension qui élargit encore significativement l'intérêt théorique de cette notion. Étant donné que les « situations vécues » se produisent dans des mondes sociaux multiples, il ajoute que la carrière est « l'agencement des domaines entre eux et la construction d'un mode de vie qui évolue avec le temps » (ibid.: 334). Hannerz a ici le mérite théorique de placer explicitement la pluralité de la vie sociale au cœur de la définition du concept. Dans cette perspective, on peut ainsi considérer que la carrière traduit d'une part la suite des phases significatives que traversent objectivement les individus au cours de leur travail d'ajustement continu de leurs engagements sociaux. D'autre part, elle rend compte de l'évolution du système de représentations personnelles qui l'accompagne. Dans la dernière partie de ce chapitre, trois témoignages supplémentaires viendront montrer que ce travail de « décollage des étiquettes », autrement dit de déconstruction des normes dans le discours, participe en même temps d'un travail de construction de sens autour d'un mode de vivre et d'habiter.

## 2.3. Route et liberté : quête d'une mobilité existentielle

Parmi les multiples ouvrages aperçus sur les rayons des micros bibliothèques de mes interlocuteurs, s'il en est un que j'ai souvent retrouvé, c'est bien *Sur la route* de Jack Kerouac. Rédigé d'un seul jet dans sa première version au début des années 50 sur un rouleau de papier de 36.5 mètres de long, ce roman, considéré comme canonique du mouvement de la *Beat Generation*, relate la quête mouvementée et existentielle de deux jeunes anticonformistes sillonnant les routes de l'Amérique puritaine de la fin des années 1940. Dans un texte intitulé « Rhapsodie pour la route », Régis Debray énumère en vrac quelques-uns des éléments ayant motivés une petite trentaine d'auteurs, dans le cadre du n°2 des *Cahiers de médiologie*, à répondre à la question « Qu'est-ce qu'une route ? » : « (...) en sa plus simple expression : la trace tangible inscrite matériellement dans le sol. La route dans l'abstrait est archétype, symbole, rituel, obsession, rêverie, emblème... (...) La route donc, au sens strict : le haut du pavé des voies de circulation extra-urbaine, qui n'est pas du même ordre que la piste, la draille, le layon, la tortille, le chemin forestier et même vicinal. Sans perdre de vue le sens large : toute ligne d'itinéraire répétable et réversible, quel que soit le milieu physique. ». Et plus loin : « Abornement, circonscription, enracinement ; arrachement, transhumance, délivrance : les deux pulsions de sens contraire qui rythment le rapport du vivant humain à son milieu comme systole et diastole ont dans la route une Muse commune (...) Aventure et nostalgie, contradiction infiniment gaie, truchement entre l'homme intérieur et la nature extérieure, la fête dialectique qu'est toute route donne à l'espace sa profondeur de temps et au temps une étendue palpable (...) S'y inscrit notre oscillation pérégrinale, entre le désir du lien et l'envie de se délier, l'ancrage et la fugue » (1996 : 6).

Qu'en est-il de la notion de liberté ? Dans son essai au caractère improvisateur,

ce terme est soigneusement écarté par Debray. Au cours de mes deux années de terrain sur la route, cette notion de liberté fut en revanche évoquée de manière presque systématique par mes interlocuteurs dans nos discussions. Sans jamais être explicitement définie par ces derniers et sans jamais être questionnée par moi non plus, elle semblait évoquer un sentiment ou une sensation bien plus qu'une idée. Ses significations, quant à elles, recouvraient des dimensions multiples en fonction de l'interlocuteur et des thèmes abordés. En ce qui concerne mon travail d'ethnologue, j'ai sans doute pris le parti, de manière plus ou moins consciente, d'y faire abstraction et de l'occulter, préférant orienter les conversations vers d'autres voies. Rétrospectivement, en relisant mes notes et quelques-uns des témoignages recueillis, j'entrevois néanmoins quelques pistes de compréhension permettant de mieux saisir les dimensions subjectives précédant la décision de vivre dans un habitat caractérisé par sa mobilité. L'une de ces pistes s'appuie précisément sur le caractère à la fois composite et ambigu de la route souligné par Debray et qui, à mon sens, est susceptible d'éclairer certaines composantes de la notion de liberté, telle que mobilisée par mes interlocuteurs. En m'y attardant, mon ambition est ici de montrer que cette même ambiguïté intrinsèque se retrouve et se décline à travers les discours et les pratiques des acteurs de même que dans l'habitat lui-même, le camion aménagé. Elle me permet en outre d'explicitier avec plus de précision en quoi la notion de « carrière d'habitants mobiles » peut être opératoire lorsqu'il s'agit d'appréhender l'habiter mobile contemporain.

En parcourant le récit de Maïka, mais également celui d'autres interlocuteurs, je relève quelques expressions telles que :

*« à avoir les deux pieds embourbés dans le système on finit taré ! (...) non je ne rentrerai pas dans une de vos cases sociétales » (Maïka)*

*« je me sentais cadennassée aux crédits et à ce village d'Auvergne dans lequel je ne me plaisais pas. » (Jeanne, 41 ans)*

*« j'avais déjà l'envie de pas m'enraciner (...) j'étais à un moment de ma vie dans ma réflexion un peu personnelle où j'avais envie de me libérer (...) j'avais envie de me détacher de tout le côté matériel dans lequel on est enfermé. » (Gwenn)*

*« au niveau des valeurs, des principes que j'ai dans la vie (aménager un bus) ça correspond. C'est à dire justement de pas acheter une maison qui va me bloquer. » (Tom, 35 ans).*



« Embourbés », « cases », « cadénassée », « enraciner », « enfermé », « bloquer », la mobilisation de ces termes, dans le but de qualifier une situation vécue, ou, au contraire, la potentialité d'une situation qui pourrait être vécue, n'est pas anodine. Si elle est en soi tout à fait significative au regard des récits de mise en habitat mobile tels qu'ils m'ont été relatés, elle permet également de saisir un peu mieux, bien qu'en creux, les multiples significations que peut recouvrir la notion de liberté mobilisée dans les récits d'habitants. Sur la base de ses recherches sur l'immigration et le racisme, l'anthropologue Ghassan Hage (2009) formule une piste de lecture intéressante en prenant au sérieux l'association faite dans plusieurs langues entre vie « viable » et une forme de mobilité imaginaire d'ordre existentiel. Ainsi, appliquant cette clé de lecture à l'émigration (en l'occurrence libanaise), il souligne que bien qu'elle soit habituellement définie comme un déplacement physique (ou social, dans certains cas), la migration pourrait être mieux caractérisée analytiquement comme une quête de mobilité existentielle face à un sentiment de « coincement » ou d'immobilité, lui aussi existentiel. Selon Hage, cet état de coincement serait produit par la globalisation néolibérale et plus particulièrement par l'insécurité d'emploi. Si le sentiment d'être coincé dans son emploi est partagé partout dans le monde<sup>18</sup>, la façon de gérer cet état de « coincement » n'est pas la même pour tous. Cette articulation entre mobilité physique et mobilité existentielle suggérée par Hage me semble opérante pour appréhender les motivations et les aspirations des habitants mobiles. Il apparaît ainsi que le constat de ce sentiment de « coincement » (ou pour reprendre les termes recueillis : enfermement, blocage, embourbement, enracinement) au regard d'une situation donnée, qu'elle soit sociale (entrer dans des cases sociétales), économique (être cadénassée à des crédits) ou physique (être enfermée dans le côté matériel, être cadénassée à un village) constitue une étape cruciale dans la décision individuelle de prendre la route et de vivre en habitat mobile. Parfois, ce sentiment d'enfermement s'articule à un sentiment longuement éprouvé d'inadéquation en regard des systèmes de référence qui traversent nos sociétés - réussite professionnelle, financière, etc. – qui s'exprime de manière plus radicale, plus brutale encore lorsqu'il émane d'un enchaînement de « coups durs » et de « galères ». A ma demande, John (33 ans) revient par écrit sur les raisons qui l'ont mené à vivre en camion :

*« En fait, pour reprendre dès le début, depuis tikno<sup>19</sup>, on me matait bizarre, comme*

<sup>18</sup> Voir « L'insécurité comme condition de travail », in : Actes de la Recherche en Sciences Sociales, n° 175, Décembre 2008.

<sup>19</sup> « Petit » en langue manouche

si la différence ils la sentaient, à l'école. Y en a, ils s'en prennent aux reubeux, eux ils s'en prenaient à moi : « loucheur, tu connais pas ton père, t'es un enfant de pute ». Et ma mère, elle me poussait à bosser en classe, alors en plus j'étais pas mauvais. J'étais toujours solitaire, jamais trop de potes et on avait pas la télé parce qu'on était pas riches. Et puis, j'étais toujours fourré dans les BD d'aventures, Spirou, Tintin et autres. C'est comme ça que j'ai appris à lire, grâce aux images. Pour grand-mère, mon daron, c'est le diable et fallait me noyer dans la rivière, alors forcément, j'ai pas des repères très sains. Quand j'étais gosse, j'avais un papa de remplacement. Il m'a appris à tirer à la 22 et au revolver, il faisait de la moto, et il traînait beaucoup avec les Hell's Angels de chez nous, le trip Harley Davidson, gros cons beurrés et racistes, mais c'était cool les concentrations, ça appelait déjà au voyage, aux grands espaces. Ils faisaient des villages à la cow boy, se baladaient avec des colts. Tout ça c'était marrant et les fêtes qu'on faisait pour Noël, c'était terrible. A Nouvel An, Bubu sortait la marlin ou le revolver et on tirait en l'air. Du coup, mama travaillait et on se voyait pas beaucoup. Bref, vite livré à moi-même, souvent je rentrais de l'école avec des gnons, je me faisais marave<sup>20</sup> souvent. Alors, elle m'a mis au judo, mais bon ça a pas suffi. Et puis voilà, tu deviens ado et tu rencontres le punk de supermarché, puis l'anarko punk, les alternatives de vie. Et puis le CFA, ça allait plus trop, j'avais besoin d'air. J'ai arrêté et j'ai pris mon sac à dos cap sur Dijon, au squat des Tanneries. C'était il y a 16 ans déjà. C'était cool mais je me suis vite rendu compte que la collectivité, c'était pas mon truc. Je faisais la manche avec les punks de la première vague, les vieux not dead. Entre temps, j'avais rencontré les travellers au squat. J'ai trouvé ça génial ce mec qui aménageait son bus, qui se défonçait pas la gueule à outrance. On fumait des « oinj » et il passait des galettes de pur hip hop USA. J'ai su que c'était vers là qu'il fallait que j'aille, l'autonomie. Personne m'acceptait vraiment (encore maintenant d'ailleurs, mais bon, j'y mets pas trop du mien, vu le parcours). Donc voilà, après un passage aux Tanneries, je suis rentré et mon groupe de punk s'est cassé la gueule. Premier coup dur. Ensuite, j'ai rencontré mon premier grand amour qui a duré 5 jours à tout casser. Et j'suis tombé dans la défonce. Puis, j'ai rencontré ma première femme. Là, je vivais en appart. J'étais ouvrier à « Pigeot » Mulhouse et, bon, elle était bien sclérosée du casque aussi, fille de riche, « la vie est un long fleuve tranquille, je fais pas le ménage pendant que mon homme va suer au taf, et quand j'ai pas de sous, je téléphone à papa ». Du coup ça allait plus trop. J'ai acheté mon premier camion en se disant que si on prenait la route, ça serait mieux. Mais pas eu le temps d'y arriver. Une grande fracture et aussi le camion, c'était un B110 atelier EDF classé en 5.5 tonnes indéclassable. Du coup, j'ai une première fois

---

<sup>20</sup> « Casser la figure » en langue manouche

*essayé de passer le permis PL mais échec total. Et là, je me retrouve seul dans un grand appart vide avec ma déprime et 300 balles même pas pour vivre. Du coup, j'ai fait un peu le con. La défonce à nouveau, une tentative de suicide, du deal, la mauvaise pente. Là, j'ai essayé de refaire une vie sur Colmar et j'me suis dit merde, la ville me rend malade, je veux vivre mon alternative de vie, une autre vie que celle qu'on nous impose et on nous conditionne dès l'enfance : « Il faut travailler! Il faut obéir, il faut être le meilleur etc ». Après, c'est peut-être vrai que les acides m'ont aidé à voir le diable du monde qu'on vit, voir le mal dans chaque chose que tu fais et qui sont à l'encontre de tes convictions. Détruire le monde rien qu'en câblant une armoire élec' pour une centrale EDF. Donc voilà, au retour de Nantes, j'me suis arrêté, j'ai acheté un J5 et j'ai tout lâché. Toute cette vie inutile dénuée de sens, où les gens vivent pour dans dix ans plutôt que de vivre au présent, la magie et la beauté de l'instant. Puis j'ai aménagé le bahut à l'arrache et j'ai bossé en intermittent. Et voilà, de fil en aiguille, j'ai rencontré d'autres qui faisaient la même. Me retrouve dans le Sud Ouest, la vigne, les maïs, les récup aux bennes de compétition, les missions manches à la gratte ou crachage de feu, ou courir avec les bidons de gasoil en mode ninja... »*

A la lecture du témoignage de John, la proximité étymologique entre les notions de rupture et de route (du latin *rupta*, *rumpere*, rompre) peut s'avérer éclairante lorsque l'on y associe également les notions d'évasion, d'échappatoire, d'échappée, de fuite ou de fugue. En tant que changement ou rupture d'avec une vie et un ordre des choses donné, et en particulier certaines formes de logements et de travail plus conventionnelles (ou plus généralement un mode d'habiter qualifié de sédentaire), la concrétisation de cette décision de vivre en camion se manifeste notamment par l'acquisition du véhicule aménagé (ou non) et le départ sur la route. L'analyse de Counts et Counts (2009 [2001]) sur les RVers nord-américains est ici tout à fait intéressante. Reprenant la terminologie de Victor Turner (1982 : 36) sur la question du loisir, ils suggèrent d'appréhender la notion de liberté à la fois comme « une liberté » (*freedom to*) et « une libération » (*freedom from*). La rupture qui accompagne la mise en habitat mobile et le départ sur la route consiste en une forme de libération vis-à-vis d'un certain nombre de circonstances économiques et sociales contraignantes de leur vie présente ou passée. Comme évoqué plus haut, ces difficultés trouvent leur manifestations, selon les cas, dans la cohabitation avec les parents, l'emploi à plein temps, une vie en appartement, l'environnement urbain (la ville), l'accumulation de possessions matérielles, la routine, une précarité de logement ou d'emploi, des dettes, comme dans certaines conventions sociales et autres injonctions

normatives. Toutes ces situations pouvant aussi bien entrer indistinctement dans une catégorie surplombante et floue, mais néanmoins mobilisée de manière récurrente: « le système ». D'autre part, se lancer dans l'expérience d'une vie sur la route participe également d'un désir de façonner librement sa propre vie et de (re)donner un sens à son existence. Comme le montreront les témoignages qui suivront, l'adoption d'un habitat mobile, en tant qu'expérience individuelle, provoque une transformation (recherchée ou subie) de la personne qui s'y livre, susceptible d'aboutir à une remise en cause du système de valeurs en vigueur dans une société généralement qualifiée de « sédentaire ». Cette transformation passe notamment par la mise en exergue d'un certain nombre de valeurs (morales, éthiques, humaines), induisant des goûts et des stratégies qui correspondent à des discours et pratiques sur comment la vie que l'on mène devrait être menée et ce à quoi le monde devrait ressembler.

La liberté est plurielle et difficilement immobilisée par la théorie. Dès lors qu'on veut déterminer le champ de la liberté, on est renvoyé à une pluralité de champs et de significations dont certains n'hésitent pas à entrer en opposition les uns avec les autres. Afin de débrouiller cette notion centrale de liberté, je poursuivrai le fil de mon développement à travers la mise en perspective de trois de ses composantes telles que mises en exergue dans les pratiques et les discours de mes interlocuteurs.

### 2.3.1 Se rendre plus autonome par son logement, s'émanciper des cadres conventionnels

Si les possibilités que permettent l'habitat-camion sont au fondement d'un affranchissement à certaines pesanteurs conformistes associées aux formes de travail plus conventionnelles de même qu'à certaines procédures administratives (loyer, taxe d'habitation), l'un des objectifs est aussi de repousser, petit à petit, des formes multiples d'assistanat. Avoir son camion, c'est avoir son « chez soi » sans avoir à solliciter un crédit auprès de sa banque, le soutien des parents voire celui des aides sociales (RSA, APL, etc.). Dans l'état actuel des marchés du logement et du travail, un grand nombre de jeunes salariés et d'étudiants est en effet aujourd'hui contraint de loger plus longtemps (ou, dans certains cas, de revenir après quelques années) dans l'espace du foyer familial<sup>21</sup>. Économiquement

---

<sup>21</sup> Pour une analyse plus détaillée sur cette question, lire « L'habitat, le logement et les jeunes », Agora Débats / Jeunesses, n° 61, 2012, INJEP.

nécessaire et constituant pour beaucoup le « moindre mal » (en comparaison aux locations de chambres de bonnes à prix indécents, loyers prohibitifs et autres baux précaires), cette situation de cohabitation est néanmoins vécue comme une dépendance ou une régression potentiellement conflictuelle. Certains optent alors pour des formes de logements dites « atypiques », telles que le camion aménagé, le squat ou en encore la colocation. A la différence d'une location dans un appartement conventionnel, l'option du véhicule aménagé permet en outre, et c'est un point qui est fortement valorisé dans les récits, une plus grande liberté d'appropriation de son logement et répond plus largement à la revendication légitime de chacun de disposer d'un lieu stable et de continuité, d'une base à soi. Dans un contexte où l'idéologie du « tous propriétaires » remise au goût du jour par Nicolas Sarkozy<sup>22</sup> et dans laquelle la propriété est toujours considérée comme garantie de sécurité et de stabilité sociale, l'investissement dans l'achat d'un véhicule à aménager (plutôt que dans l'endettement sur trente ans) constitue, du point de vue de leurs propriétaires, à la fois un pied de nez et un calcul rationnel en regard des possibilités d'accès à celle-ci : *« en comptant entre 5000 et 10 000€ pour l'achat d'un véhicule d'occasion, plus 10'000 ou 15'000€ d'équipement et de matériaux pour l'aménagement intérieur (ce qui équivaut à deux ou trois ans de loyer pour un logement « classique »), pour la même somme, tu as la possibilité d'être propriétaire d'un petit appartement »* (Julie, 27 ans).

Cet élément, qui peut sembler paradoxal de prime à bord, renvoie plus largement à la question de l'autonomie et des logiques d'émancipation qui sont à l'œuvre dans les carrières d'habitants mobiles. Difficilement traduisible, le concept d'*empowerment*<sup>23</sup> entendu comme « un processus par lequel un individu ou un groupe acquiert les moyens de renforcer sa capacité d'action, de s'émanciper » (Bacqué 2005 : 32) semble ici à même qualifier cette revendication d'autonomie et de liberté formulée dans les récits. Face à ce que les individus perçoivent comme un ensemble de structures et de contraintes sur lesquelles ils n'ont aucun pouvoir ou très peu, s'émanciper signifie ici se libérer de l'action des déterminismes extérieurs à soi, des injonctions et des assignations sociales ou systémiques et signifie aussi, plus concrètement, retrouver du pouvoir d'agir; reconstruire en soi - et là où on vit - son pouvoir d'agir.

---

<sup>22</sup> Points n°10 et 11 se son programme d'engagement « Mon projet. Ensemble tout devient possible ! » dans le cadre de sa candidature à l'élection présidentielle en 2007.

<sup>23</sup> Pouvoir d'agir; capacitation.

Par ailleurs, il me semble que la notion d'émancipation peut renvoyer à une autre dimension de la carrière, celle de réussite. Pour Howard Becker, il doit y avoir une force motivante à l'arrière-plan de la carrière d'un acteur. Pour comprendre la carrière d'un acteur, il faut d'abord pouvoir comprendre le(s) projet(s) qu'il poursuit. Si la carrière est un processus qui tend vers la réussite, il convient bien entendu d'éviter l'unicité de la définition de cette même notion établie selon des critères objectifs. En effet, la notion de réussite - comme celle d'échec - est avant tout « une question de perspective. Plusieurs positions représentent un échec à certains, mais pas à d'autres » (Becker et Strauss 1956 : 257). Il n'y a pas une seule « bonne » manière pour l'habitant de construire sa carrière mobile. Au contraire, dans la mesure où les objectifs poursuivis sont souvent multiples, la carrière d'habitant n'est pas univoque. Autrement dit, plusieurs chemins sont possibles, des bifurcations possibles apparaissent. A nouveau, dans la mesure où l'attention porte sur le processus – et non les étapes – l'étude de la réussite subjective offre des perspectives intéressantes. Aussi, cette force motivante à l'origine ou à l'arrière plan du processus que constitue l'habiter mobile trouve sa formulation dans le projet moral (Berlant 2011) d'une vie qualitativement meilleure, autrement dit une vie qui a du sens parce qu'elle est en accord avec les principes de l'individu (Fisher 2014 ; Hoey 2014).

Enfin, j'y reviendrai de manière détaillée dans la suite de ce travail, qu'il s'agisse de créer un toit au dessus de sa tête, de ré-envisager sa consommation, son rapport au travail, ou plus généralement de se réappropriier le cours de sa vie dans ses multiples facettes, cette « reprise de soi » se vit dans l'acte autant qu'elle se conçoit dans la parole. A ce titre, elle apparaît comme un véritable générateur de créativité<sup>24</sup>. Pour des raisons autant idéologiques que matérielles, le développement de ces pratiques autonomisantes et « capacitantes » s'accompagne, dans la plupart des cas, d'un mouvement de retrait hors des espaces métropolitains pour s'inscrire dans les espaces ruraux et périurbains (Benson 2011).

### 2.3.2 Faire de la place dans ses affaires, faire de la place dans sa vie

Une seconde composante de cette notion de liberté, et dont j'ai pu relever la récurrence au fil du recueil des récits, renvoie à la valorisation par les acteurs d'un certain dénuement matériel qui puise largement dans les discours promus

---

<sup>24</sup> Ce dont témoigne notamment l'adoption d'innombrables pratiques de production *DIY* issues du « système D ».

par les mouvements décroissants et de simplicité ou frugalité volontaire. La rupture marquée par le passage d'un habitat sédentaire à un habitat mobile et caractérisée par le rétrécissement de l'espace de vie s'accompagne en effet généralement d'une critique que l'on qualifiera ici de matérialiste. Cette critique comporte des dimensions multiples. Dans le cas de Maïka, son installation dans un espace caractérisé par sa petitesse fait en quelque sorte office de déclencheur. Selon ses mots, *« l'aménagement dans le camion était aussi pour moi l'occasion d'adopter de nouvelles résolutions plus radicales par rapport à l'environnement et à la consommation que cherche à nous imposer la société. Le petit espace dont je dépends ramène à l'essentiel et favorise la rencontre de l'autre. La nourriture devient la dépense essentielle et reprend sa place que je crois déterminante dans la santé d'un individu »*. Premièrement, ce qu'elle décrit ici comme un certain processus de radicalisation se traduit notamment dans la pratique par la restructuration de ses dépenses en terme consommation. Si c'est ici la place de la nourriture qui est mentionnée à titre d'exemple, d'autres témoignages font état d'une réflexion identique concernant la consommation énergétique. Deuxièmement, la réduction de l'espace de vie semble être également mise en lien à l'ouverture d'autres modalités de contact avec autrui. Alors que le camion, en tant que véhicule de transport, permet la découverte de nouveaux lieux par le déplacement et le mouvement, il constitue également, du fait de son statut de « petit habitat », et parce qu'on ne peut pas y passer tout son temps, un outil facilitateur de rencontres.

Le témoignage de Gwenn (28 ans) met en lumière une autre dimension de ce positionnement critique, particulièrement en regard de la consommation et de la possession d'objets matériels. Après une formation d'éleveuse en transformation fromagère, elle décide de compléter sa formation en se faisant la main et travaille « au black » dans diverses exploitations et fait quelques estives en Corse. Au retour d'une estive, sachant qu'elle cherchait à s'installer, ses anciens maîtres de stages lui proposent de lui offrir un troupeau de chèvres. A ce moment, son compagnon est en train d'aménager un grand mas dans la région d'Avignon. Moins intéressée par le mas en question que par le jardin et les terres qui l'entourent, elle s'y installe néanmoins avec lui. Mais les choses se tendent au sein du couple et après une année de vie commune dans le mas, ils se séparent. Elle revend son troupeau, prend un appartement à Avignon et démarre des études d'anthropologie à Aix. Tout en gardant son logement à Avignon, elle pendule pendant quelques temps entre les deux villes avant de s'installer dans un mobile home sur Aix. Cumulant les dépenses de deux



loyers (800 euros au total) et ne gagnant que 600 euros par mois avec un petit boulot de surveillante à mi-temps, elle fait un rapide calcul, rend les clés son appartement et du mobile home et décide de faire l'acquisition d'un camion. Elle analyse sa décision de la façon suivante :

*« J'assimile le camion à ma petite maison...qui a des roues, ouais, mais c'est pas la première raison. La première raison, c'est vrai qu'elle est plus pragmatique : être à côté de mon lieu d'étude, ne pas payer des sommes astronomiques et puis surtout...j'étais à un moment de ma vie dans ma réflexion un peu personnelle où j'avais envie de me libérer...je sais pas comment dire, ça peut paraître bête... j'avais envie de me détacher de tout le côté matériel dans lequel on est enfermé. Et en fait, voilà, symboliquement c'était ça, je voulais, à nouveau, comme dans le mobile home où j'avais réussi à bricoler ou comme dans chaque endroit où je me suis pas trimbalé des cartons, où j'ai trimbalé mon sac avec un peu de linge, quelques bouquins et je m'y suis toujours faite. Et en fait j'avais envie de continuer. Parce que j'étais, comme tout le monde, en train d'avoir mon petit appart, d'accumuler des choses et de trouver que c'était important de, si je déménage, de pas perdre cette tasse-là, d'avoir cette vaisselle et d'avoir cette lampe, ce truc et ci et là. Et en fait ça m'agaçait, j'ai pas envie d'être attachée au matériel comme ça. C'était un moment où je me suis dit, j'ai envie d'être détachée de cette question matérielle et j'en ai besoin. Et passer le cap de l'enracinement. Parce que le mobile home c'était aussi ça et l'appartement...j'avais tout ça, j'avais tout ça en charge, quoi ! C'était trop dur quoi. Et du coup, j'ai vendu ma voiture, j'ai vendu des petits meubles, trois fois rien, mais j'ai pu accumuler des sous (...) je me suis débarrassée d'un tas de trucs que j'ai mis dans des containers pour vêtements. Après j'ai donné des trucs, j'ai vendu des trucs sur le bon coin. Et puis après j'ai un peu laissé des trucs chez ma mère. En fait c'est surtout des bouquins que j'ai laissé chez ma mère, des sacs de bouquins parce que tu peux pas être un camion-librairie, quoi. Tu sais on accumule tout le temps plein de trucs en se disant « mais si ça sert, si ça je l'ai eu à tel moment, on me l'a offert et tout ça ». Pff, là j'avais plus envie de ça. En fait, je sais que ça a pas trop d'importance pour moi. J'arrive toujours à m'approprier les affaires des autres quand je passe à un endroit, tu vois...et à m'en détacher aussi vite. Je sais pas, j'ai toujours été comme ça. Et puis il y a eu un moment où j'ai accumulé parce que vie de couple pendant 7 ans, donc tu fais un peu comme tout le monde, j'en sais rien. Sauf qu'à un moment donné, je me suis rendue compte que j'avais pas envie de faire comme tout le monde (...) Ça me permet de recommencer. Parce qu'il y a eu cette relation, j'allais dire avec Jeremy et cette relation avec parents, cette relation avec ce que j'ai vécu comme un échec scolaire et que je commence à reprendre*

*confiance avec cette licence qui se passe bien et les propositions qui découlent de tout ça. J'arrive à reprendre confiance mais j'ai l'impression d'être à un moment de ma vie où je reconstruis peut-être mon identité avec les choix que je fais, enfin ce que je vis, tout ça.»*

Les réflexions de Gwenn autour de cette envie de se « détacher » et qu'elle associe, selon ses termes, à un recommencement et à une reconstruction tout en la mettant en opposition avec un sentiment d'enracinement renvoient également à des éléments de motivations formulés par d'autres habitants mobiles. Elles rejoignent par ailleurs de manière tout à fait évocatrice les analyses produites par d'autres chercheurs sur les façons dont les individus utilisent parfois la culture matérielle pour faire face à différentes expériences de séparation et de perte, telles qu'un décès ou une rupture amoureuse. L'un des aspects de ce processus est l'utilisation de ce désinvestissement des objets pour contrôler et élargir le processus de séparation (Miller et Parrot 2009). De manière complémentaire, Nicky Gregson, tout en rejoignant les analyses de Miller et Parrot, mettent également en lien la dépossession de biens matériels et le processus de mobilité, qu'elle soit sociale ou physique: « moving on in life is materialized through the disinvestment of things » (2007 : 695). Dans le cas de Gwenn cependant, la décision de vivre en camion s'inscrit également dans l'idée d'une continuité avec un certain nombre de situations déjà vécues dans le passé. L'extrait d'entretien ci-dessus évoque l'exemple du mobile home mais également d'autres endroits tels que les estives, ses périodes de stages au cours de sa formation, le moment où elle vivait dans le grenier de la maison de ses beaux-parents, etc. A cet égard, d'autres chercheurs soulignent à quel point se déposséder de certains biens lorsque l'on déménage dans un espace plus petit participe également de la construction de soi par la préservation d'un certain sentiment de stabilité et de continuité (Marcoux 2001). Dans ce cas, la liberté n'est pas tant associée au caractère à la fois inconnu et étranger associé à l'imaginaire de la route (et de la mobilité) mais plutôt à la sécurité, à la stabilité, au confort et à la familiarité du chez-soi (« ma petite maison »). Si dans les cas de Maïka, de Gwenn et de tous les habitants mobiles, emménager dans un véhicule implique nécessairement de (se) dé-faire (de) son logement précédent via un processus de dépossession d'objets matériels et une transition vers un espace immanquablement plus petit, ce passage rituel (qui n'est jamais explicité comme une rupture brutale) s'apparente en même temps aux premiers jalons d'une forme de reconstruction qui est aussi la création d'une vie considérée comme meilleure ou simplement comme plus en accord avec certaines valeurs

personnelles.

### 2.3.3 Se réapproprier son temps et réaménager ses activités

Au printemps 2014, je rencontre Tom (35 ans) au *Garage Léz'arts*, lieu culturel situé dans la périphérie bordelaise et investi<sup>25</sup> par plusieurs associations gravitant dans les univers des arts vivants et de la musique. Depuis environ une année, Tom est au chômage et travaille sur l'aménagement de son bus *SETRA 215UL* stationné sur le parking de ce qui était auparavant un garage *Citroën*. Son fourgon *Mercedes*, qu'il habite maintenant depuis cinq ans, est parké juste à côté et lui sert de chambre. Lorsqu'il se remémore l'époque de l'aménagement de son *Mercedes*, il parle de « révélation ». C'est précisément cette expérience qui le conduit à chercher du travail dans le domaine de l'aménagement de véhicules utilitaires. Après quelques entretiens, il est engagé par une boîte et travaille dans une agence sur Lyon d'abord, puis sur Bordeaux et apprend le métier tout en figurant son propre véhicule et en consultant les forums dédiés à l'aménagement. Il y a également une année, après avoir quitté son poste et initié les premiers travaux du bus, il cherche à se professionnaliser dans le domaine et à se rendre indépendant dans son travail. Plutôt que de se diriger vers le mode de l'auto-entreprise et de simplement proposer ses services et son savoir-faire, il fonde en août 2013 l'association *Trucks et Astuces* destinée à l'« accompagnement » de projets d'aménagement. Basé sur les valeurs de l'entraide et de l'autonomie, son projet vise ainsi à mettre à disposition des adhérents de l'association à la fois de l'assistance, un local, des outils et du savoir-faire suivant la devise suivante : « Aide matérielle, accompagnement de projets, ou travaux sur mesure, vous avez le camion, nous aurons les astuces ». Son idée part également du constat qu'il existe peu d'ateliers accessibles aux particuliers où il est possible de travailler à la fois le bois, le métal et l'électricité. Pour lancer les activités de l'association, il lui fallait donc un lieu et c'est par l'intermédiaire d'une amie vivant en bus qu'il est mis en contact avec l'association *Garage Léz'arts*. Il trouve un arrangement<sup>26</sup> avec le comité, ce qui lui permet à la fois d'avoir un lieu d'ancrage pour son association et de démarrer les travaux sur son bus. À l'occasion de l'une de mes visites, nous échangeons sur l'aménagement de son bus et il me confie :

---

<sup>25</sup> Comme espace de résidence, de répétition et de stockage de matériel.

<sup>26</sup> Un loyer de 200 euros par mois pour le stationnement de ses propres véhicules sur le parking et l'usage des commodités (cuisine, etc), une part (5 euros) de l'adhésion des membres de *Trucks et Astuces* ainsi que les contributions des adhérents pour l'usage du parking (2 euros par jour) et des locaux (20 euros par jour) sont reversés au Garage.

« Pour moi, le camion c'est comme le premier maillon d'une chaîne de libertés. Tu as un camion, donc tu ne paies pas de loyer ni de taxe d'habitation. Comme tu n'as pas ça à payer, tu as besoin de moins d'argent pour vivre, donc tu peux travailler moins et **consacrer ton temps à d'autres choses.** »

Cette « chaîne de libertés » que décrit Tom se crée, selon lui, à partir de l'habitat lui-même, qui, par un processus de mise à distance d'un enchaînement de contraintes (loyer, taxe d'habitation, besoin d'argent, travail rémunéré), permet finalement de dégager du temps pour soi. L'adoption d'un habitat léger constitue dès lors la clé d'ouverture à une multiplicité d'autres possibles. Dans son cas, il s'agit ici à la fois de créer sa propre activité, indépendante et en accord avec ses propres valeurs, de se donner les moyens de concrétiser un ambitieux projet d'aménagement, de poursuivre une (auto)formation en développant des connaissances et compétences déjà acquises et de retrouver une pratique à caractère artistique tout en étant en accord avec un style et des valeurs de vie. En somme, un arrangement entre des besoins et des envies que Tom, alors qu'il me fait visiter son bus en chantier, décrit d'une manière évocatrice à travers une série de termes signifiants (et ici mis en exergue) sur lesquels je souhaite m'attarder un peu :

« J'aime bien l'idée de pouvoir tout **imbriquer** en une activité. Là je fais l'aménagement d'un bus, ça **correspond** à mon style de vie. C'est complémentaire en fait. C'est à dire ça représente ce que j'aime faire : travailler du matériau, donner aussi une valeur ajoutée en mettant des formes, enfin en mettant quelque chose que tu trouves pas ailleurs, le côté artistique et en même temps au niveau des valeurs, des principes que j'ai dans la vie, ça correspond. C'est à dire justement de pas acheter une maison qui va me bloquer. De créer aussi mon activité, entre guillemets. Enfin, aujourd'hui je vis pas de ce que je fais mais quand je reprends ma vie d'il y a dix ans en arrière, je suis hyper content d'en être là pour l'instant. Même si j'arrive pas aujourd'hui à vivre de ce que je fais, je commence à être rassuré et me dire « bon si j'arrive à faire ça, normalement j'arriverai à pouvoir me débrouiller, à gagner de l'argent avec d'autres trucs ». C'est vrai que de pouvoir tout **réunir** comme ça, l'amour des matériaux, le style de vie, ça me plaît bien. Enfin, je suis assez content de ce projet-là (Trucks et Astuces) car il met bien en **symbiose** tout ce que je voulais. (...) Ca fait un **amalgame**. Je m'en suis rendu compte l'autre jour où je faisais ces trucs (me montre des esquisses de décoration sur une paroi du bus avec des plaques de métal), là t'as encore les tracés, en fait c'était les premiers essais, c'est pas terrible. En fait je collais une deuxième plaque et j'étais là avec mon café et ma clope, je

*prenais ma craie et je traçais, je revenais « ah, ça va pas », j'effaçais, je traçais et puis j'ai pris ma plaque, je l'ai découpée et je l'ai mise en place et me suis dit trop bien, ça pète. J'étais content de moi et tout d'un coup je me suis dit « ah ouais », je me suis revu il y a 15 ans. Tous mes potes et moi, on habitait à Niort où tu fais rien à part aller en boîte te bourrer la gueule dans les bars. Et nous, du coup, on aimait pas les bars, on aimait pas trop l'alcool, enfin bref, on restait chez nous et soit on faisait de la musique, soit on dessinait. Et du coup, j'avais dessiné pendant des années avec mes potes, après il y en a qui ont continué voilà, artiste, peintre et tout, moi j'avais arrêté. Et en faisant ces trucs, j'ai retrouvé ces sensations que j'avais il y a dix-quinze ans. Tu vois là, cette courbe, elle va bien, là c'est équilibré, là c'est pas équilibré. Tu refais tes trucs et tout d'un coup je me suis dit « ah putain, dans tout ce que j'ai fait jusqu'à aujourd'hui, il y a une logique ». Dans ce projet, je peux exploiter tout ce que j'ai vu pendant des années. Tout ce que j'ai vu au boulot qui est très classique, très travail. Tout ce que j'ai fait d'un peu plus artistique quand je dessinais. Tout ce que j'ai pu voir avec mes connaissances. Et je me disais, ouais je suis en train d'utiliser toutes mes capacités et de les mettre en place dans un projet. Plus, voilà, des idées d'anarchistes de merde : « je veux pas de patron, je veux pas de maison, je veux pas de télé ». Et c'est vrai que quand je reprends ma logique de ces dernières années, il y a eu ce côté là. Quand j'étais en baraque, j'étais en baraque. J'ai quitté ma copine, j'ai balancé la télé, j'ai quitté la maison pour avoir un camion, quand j'ai eu un camion, j'avais plus besoin d'autant de sous donc j'ai pu quitter le boulot (...) Donc c'est une **démarche** qui a pris des années et qui représente une certaine logique. »*

Alors que la discontinuité de l'emploi, et en particulier les périodes « chômées », souffre généralement d'un jugement de valeur négatif, une autre expérience de l'intermittence relative à l'emploi ouvre cependant la possibilité d'une autre conceptualisation. La liberté que Tom associe ici à la possibilité de « consacrer son temps à d'autres choses » (que le travail salarié) vient mettre en lumière le fait que cette discontinuité peut aussi être vécue positivement comme une opportunité de variation de l'activité et d'hétérogénéité du temps. Dans le récit de Tom la dimension positive de cette expérience est renforcée par le fait qu'elle lui permet, selon ses propres termes, de « réunir » ou d'« imbriquer » à la fois des activités diverses (créatives, lucratives, cognitives, formatives), des principes et des valeurs qui lui sont chers et un style de vie de « nomade autonome et sédentarisé ». De cette hétérogénéité du temps comme des activités, il a trouvé le moyen d'en faire la « symbiose », l'« amalgame » autour de son projet d'association qui s'articule par ailleurs à son projet

d'aménagement de bus. Projets qu'il n'aurait pas pu lancer et mettre en oeuvre s'il avait poursuivi son activité salariale à plein temps. Car dans le cas de Tom, la discontinuité de l'emploi ne signifie absolument pas une discontinuité de l'activité, mais se dessine plutôt sur le mode d'une variation continue et dans une « démarche qui représente une certaine logique ».

Du fait du temps laissé libre par la nature temporaire et fluctuante de l'activité salariale, cette réflexion sur le rapport au temps et à la variation des activités peut également s'appliquer à d'autres pratiques professionnelles liées aux rythmes de l'intermittence. C'est le cas évidemment des intermittents du spectacle qui, lorsqu'ils ne sont pas en spectacle ou en tournée, articulent leur temps autour d'une multitude d'activités (répétitions, lectures, formation, etc.). C'est le cas également des saisonniers agricoles ou du tourisme qui, lors de périodes chômées plus ou moins longues selon les situations, saisissent l'opportunité de s'engager dans des activités culturelles, festives, créatives, associatives et formatives. Si Tom se décrit lui-même comme un sédentaire, nombreux sont ceux qui, notamment pendant les périodes d'intersaison, s'accordent un temps à la liberté d'aller. Aller à la rencontre d'amis, fêter, échanger, se laisser aller à prendre des moments pour soi, se reposer. N'hésitant pas à faire des détours, à ralentir, à s'arrêter sur les bords de route, plutôt que de foncer d'un point à l'autre par la voie la plus directe, ces temps s'inscrivent alors bien souvent dans des pratiques plutôt lentes de la mobilité. Ces temps marquent que « la vie est aussi mobilité, impatience du changement, relation à un pluriel d'autrui » (De Certeau 1990 [1980]: 209). On peut donc laisser vagabonder son esprit, à l'occasion d'un voyage qui étirera la route quelques dizaines de kilomètres plus à l'ouest, peut-être à l'autre bout de l'Europe, ou par-delà la Méditerranée, là où il fait encore un peu chaud. Comme le souligne Liza Baghioni à propos des salariés saisonniers, « pour ceux qui s'installent dans cette forme d'emploi, le fait d'être soumis à une rythmicité perçue comme naturelle – celle des saisons – est construit comme un rapport positif au monde, une manière de donner du sens à cette condition de saisonnier; en dehors des contraintes inhérentes à ce mode de travail » (2012 : 243).

Comme en témoigne l'expérience de Tom, ce réaménagement du temps dans une forme plus libre et plus variée est envisagé comme une possibilité de se réaliser; de se construire et de s'habiter hors du travail salarié. En restant à l'écart de l'emploi réputé normal (pour ne pas répéter le destin parental, ne pas subir telle ou telles conditions, ambiance de travail ou structure hiérarchique), la

valeur positive accordée au caractère intermittent du travail confirmerait ainsi que c'est bien à l'organisation classique loisir/travail salarié – et dont l'opposition radicale n'est pas tout à fait à même de restituer certaines expériences vécues - qu'une partie de ces intermittents de l'emploi s'opposent et non au travail en soi. En outre, c'est aussi plus fondamentalement la possibilité d'une indétermination radicale de l'activité qui est ici en jeu et qui, sous certains aspects, vient remettre en cause le salariat comme normalité sociale.



## 2.4. Ambiguïtés: des cheminements individuels à l'habitat-camion

S'agit-il donc d'un mode d'habiter choisi ou subi ? Si cette question est très souvent ramenée au cœur des débats, les exemples d'expériences et de récits mis en exergue dans ce chapitre mettent d'ores et déjà en lumière le fait que cette question ne peut être posée qu'à la lumière du contexte dans lequel les individus évoluent individuellement et collectivement. Dans la mesure où leurs possibilités d'agir sont inévitablement conditionnées par les conditions politiques et socio-économiques, il est nécessaire d'appréhender l'habiter mobile comme une activité située qui s'inscrit dans la dynamique des rapports que celui-ci entretient avec le contexte social et économique néolibéral dans lequel il a émergé et se développe aujourd'hui. En démarrant cette ethnographie de l'habiter mobile sur la question des conditions du travail salarié saisonnier et plus largement de l'intermittence de l'emploi, les enjeux de ce chapitre à visée immersive étaient multiples. Premièrement, il s'agissait de réinscrire un mode d'habiter dans son articulation à l'activité salariée et de montrer à quel point cette articulation structure l'organisation, les temporalités et les spatialités de ce mode d'habiter au sein du travail mais également hors de celui-ci.

Formulant ce glissement de la mobilité professionnelle (comme succession d'emplois) vers les carrières individuelles d'habitants (comme suite de changements objectifs et subjectifs), la notion de carrière m'a permis d'épaissir cette première strate d'analyse et de mettre en lumière un second enjeu à l'œuvre dans l'habiter mobile : la question du réaménagement du temps et de l'espace comme cœur de l'articulation entre emploi intermittent et habitat mobile, entre travail salarié et activités hors salariat. Dans cette perspective de réaménagement, prendre la décision de *mobiliser* son habitat se présente comme une tac-

tique de retrait hors d'une situation qualifiée par l'immobilité (physique, sociale autant qu'existentielle) tout en s'assurant une sécurité matérielle suffisante. Il s'agit donc d'un retrait partiel. Envisager l'habiter mobile en terme de carrière permet en outre d'envisager ce phénomène dans une perspective plus ample et plus dynamique en tant que processus d'apprentissage par l'expérience, en tant qu'activité à plein temps (un travail) et en tant que cheminement transformateur de l'identité intime et sociale de l'individu. Au cœur de la carrière, la mobilisation par les acteurs de la notion de liberté comme libération et réappropriation de soi (ainsi que de tous les aspects de sa vie) est tout à fait centrale. D'une part, elle est le levier d'une forme de projection critique dans la mesure où elle articule le double travail de déconstruction des normes dominantes et de construction de sens opéré par les habitants mobiles. D'autre part, associée à la notion de mobilité (tant existentielle, physique que sociale), elle institue, en regard des cheminements individuels, un rapport singulier et ambigu aux champs des possibles.

Un troisième enjeu de ce chapitre consistait finalement à introduire la place cruciale de l'habitat dans ce mode d'habiter mobile. La maison, aujourd'hui comme hier, ici comme ailleurs, a toujours été intimement liée à la production, par les individus, d'idées et d'aspirations multiples. A cet égard, le camion-habitat, comme lieu d'aspiration (Clarke 2001) et comme technologie de l'imagination (Sneath et al. 2009:5), ne fait pas exception et occupe une place centrale dans les récits et les expériences. Dans la mesure où l'hébergement constitue la nécessité première des travailleurs intermittents, j'ai premièrement mis en lumière le fait que le camion est un outil précieux (voire indispensable) pour le travail et la mobilité, tous deux caractérisés par la discontinuité spatiale et temporelle. A la fois véhicule permettant l'itinérance et premier refuge, ce type d'habitat est adopté par réaction face au prix des loyers et car il permet une meilleure articulation à la diversité et aux temporalités des activités (conjoncturelles, saisonnières et intermittentes) du travailleur mobile. Deuxièmement, le déroulé de quelques témoignages a permis de mettre en exergue le fait que cette forme d'habitat mobile et légère constitue également une ressource en dehors du travail salarié (et parfois en dehors de la mobilité). Parce qu'il permet matériellement comme moralement de s'émanciper des cadres, de s'alléger et de réaménager sa vie dans l'ensemble de ses aspects, le camion est un outil qui ouvre un espace de potentialités (Hage 1997 : 103). Enfin, comme j'ai pu l'esquisser de manière liminaire dans ce chapitre, l'habiter en camion est une activité de tous les instants qui nécessite un travail de négociation, de coordina-

tion et d'improvisation permanent. Ce travail passe par l'apprentissage chemin faisant d'une large palette de connaissances et de compétences à la fois sociales, techniques et spatiales. Les chapitres suivants viendront ainsi mettre en lumière le rôle central du camion dans le quotidien des habitants mobiles.







































# NOTES DE TERRAIN

N°2



Février 2013.

Afin d'optimiser mon efficacité d'action, de renforcer mon autonomie sur le terrain et de faciliter mes déplacements depuis mon camp de base de l'Estaque, je me mets en quête d'un véhicule combinant à la fois la maniabilité, l'habitabilité et le rendement en terme de coûts de consommation. Je sollicite dans un premier temps mon réseau de connaissance en Suisse. Avec un budget d'environ 2'000 CHF, je suis à la recherche d'un véhicule pas trop volumineux, entre la 2CV et le fourgon utilitaire, qui me permettra d'y aménager une petite couchette, de circuler facilement et de me parquer en toute discrétion, en centre ville comme à la campagne. Après une brève étude comparative en France comme en Suisse des offres sur les sites d'occasions, mon choix s'oriente vers un véhicule de type utilitaire : une Renault Express. En parcourant les sites d'annonces, je m'arrête sur une offre qui semble remplir tous les critères. Le véhicule de 1997 n'affiche que 130'000km au compteur et vient de passer le contrôle technique. J'appelle le revendeur dont les locaux sont situés dans la zone industrielle d'Avenches (Suisse), à côté d'une station service. Comme il s'agit de ma première voiture et que je n'y connais à peu près rien en la matière, je me renseigne un peu sur les points techniques à ne pas laisser passer : origine et historique du véhicule, entretien, niveaux des fluides, carrosserie, état des pneus, équipements, etc. Pas très confiante dans mes capacités à pouvoir vérifier tous ces éléments, je demande à un copain



de m'accompagner le jour de la visite. Nous faisons une première inspection du véhicule au garage. Le revendeur nous donne quelques informations sur le précédent propriétaire. Des traces d'autocollants sur la carrosserie indiquent qu'elle appartenait à un ferblantier. Puis nous enchaînons sur un essai sur route. Malgré nos piètres connaissances en la matière, nous jugeons que tout semble en ordre à première vue. Je laisse une avance de 500 CHF et signe le contrat de vente. Je paierai les 1500 CHF restants la prochaine fois, à la remise du véhicule et des papiers. Avant de descendre avec le nécessaire sur Marseille pour y installer mon camp de base, il ne me reste plus qu'à apprivoiser mon nouvel outil de travail. Cela fait bien une dizaine d'année que je n'ai pas conduit. Prise de court par le temps, je laisse l'aménagement de côté pour l'instant.

(...)

Juin 2013. Installée dans la petite maison de l'Estaque depuis un mois environ. En faisant quelques recherches sur Internet, je tombe sur un forum de discussions rassemblant des propriétaires de camions Mercedes aménagés. Au fil des posts et des échanges, je commence à récolter quelques idées et bons filons qui pourront m'être utiles pour mes propres travaux sur l'Express. Je prends aussi quelques mesures de base qui m'aideront à esquisser un petit plan de mon futur aménagement et me renseigne également sur les matériaux nécessaires, les prix, les poids, etc. Pour le contreplaqué, prendre quelque chose de pas trop épais (5mm pour le pan-



neau d'habillage, 10mm pour le plancher) pour ne pas risquer de trop alourdir l'aménagement. Pour l'isolant, plutôt choisir un multicouches. Par exemple le TRISO 12 couches, utilisé pour les camping-cars, résistant à l'humidité et imputrescible. Pour obscurcir les vitres des fenêtres, du film opaque (solaire ou teinté) pour vitre. A poser sur la face intérieure. Pour éviter les bulles, nettoyer la vitre au préalable, se munir d'un cutter et d'une raclette. Poser les panneaux de contreplaqué sur des tasseaux et utiliser les langerons. Se servir des trous existants pour fixer. Acheter des vis à tôle pour pré-percer ou des vis à Placo (direct) ou coller au Sika. Je réalise qu'il me manque le principal : les outils.

(...)

Un camping « éphémère, alternatif et expérimental » (*Yes We Camp*) mêlant écologie et architecture performative est en train de se construire sur le quai de la Lave, en bas de l'Estaque. Il s'agit d'un événement participatif conçu à l'occasion de Marseille Provence 2013 (Capitale européenne de la culture). Sur place, j'ai la surprise de rencontrer quelques bénévoles routards. Leurs camions sont parkés sur le terrain même du camping. Très vite la discussion s'engage sur mon travail de recherche. J'évoque mon projet d'aménagement de véhicule et ils se proposent spontanément de partager leurs connaissances en la matière et de me filer un coup de main. Le camping encore en chantier ne manque pas d'outils et de matériaux, principalement issus de la récup'. En négociant un peu avec les responsables



du projet, ils m'assurent qu'il y aurait peut-être moyen de venir parquer ma voiture dans l'enceinte du chantier et de bénéficier des outils et des chutes de matériaux nécessaires à mes futurs travaux.

(...)

Quelques semaines plus tard, à l'occasion d'une soirée au camping, je rencontre Nico. Bientôt sans logement, il est à la recherche de plans et de terrains sur Marseille et environs pour y poser le camion qu'il compte aménager avant l'hiver et dans lequel il prévoit de vivre. Suite à l'exposition des photos de Ferjeux dans le cadre de *Yes We Camp*, il sait que je suis en contact avec *Lestakcrew*, un squat de camion dans les hauts de l'Estaque, et m'aborde. On parle un peu de tout, mais surtout de camions et d'aménagement. Comme les négociations sont un peu compliquées avec le camping, il m'offre également son aide pour l'aménagement. Pas mal bricoleur, il dispose d'un petit atelier dans un hangar pas bien loin, du côté de Châteauneuf-les-Martigues. Je saisis l'occasion et nous nous donnons rendez-vous une matinée pour démarrer les travaux. Avant d'y aller, je fais quelques achats de matériel au *Leroy Merlin* et en profite pour appeler Nico histoire de m'assurer que nous ayons tout ce qu'il faut. Il ne laisse évidemment pas passer l'occasion de se payer de ma tête et me répond que je triche, qu'on avait convenu qu'on ferait ça avec du matériel de récup'. J'admets qu'il n'a pas tout à fait tort mais lui rétorque que, de mon côté, je sais que je n'ai pas le temps d'attendre le démontage de *Yes We Camp* en octobre



pour récupérer le multicouche dont Vincent m'avait parlé. « Ok pour le multicouche, ça je te l'accorde ». Pour le multicouche, je réalise que je suis obligée de prendre un rouleau de 16m<sup>2</sup>, car pas plus petit. Il me coûte un bras : 270 euros. D'après mes calculs, je n'aurai besoin que de la moitié mais je me dis que je pourrai vendre le reste sur le bon coin ou à Nico. Il m'a glissé l'autre jour qu'il pouvait être intéressé à en récupérer quelques mètres. J'achète deux tasseaux de 250cm en sapin (17x27mm), du silicone pour colmater les joints de mes fenêtres arrière qui prennent l'eau, de la colle fixation étanche qui me permettra de coller mes tasseaux directement sur la carrosserie, une agrafeuse et des agrafes pour fixer l'isolant sur les tasseaux, du scotch aluminium pour les raccords des découpes d'isolant et un panneau d'aggloméré (125x165cm) pour le plancher. Arrivée au hangar, j'explique un peu mon projet à Nico. On discute tasseaux/pas tasseaux. J'insiste un peu pour les tasseaux. On utilisera le scotch double face seulement pour certains endroits. Après un rapide état de la situation, on remarque que les 2 tasseaux ne suffiront pas. Un petit tour sur le terrain et nous en trouvons d'autres dans le hangar-brocante de ses parents ainsi que dans l'atelier. Il coupe, je me charge de coller. Les grands tasseaux sous la fenêtre ne tiennent pas, car ils sont légèrement incurvés. On les cale avec 2 serre-joints et 2 cales de bois, retenues par un ballet. Je lis dans les instructions d'utilisation que la colle des tasseaux mettra 24h à sécher ! Moi qui imaginais que j'allais pouvoir poser mon isolant aujourd'hui... Il rit de mon impatience



et me rappelle que de toute façon, tout prend toujours plus de temps que prévu.

(...)

Fin juillet 2013. De passage en Suisse pour quelques jours. Je prends trois après-midi avec un copain ébéniste pour terminer les travaux afin d'être opérationnelle dès mon retour sur Marseille. La voiture parquée en bas de l'immeuble, je lui explique rapidement mon projet en commentant mon esquisse de plan. Après avoir pris les mesures des différents éléments à assembler, nous esquissons à nouveau quelques volumes en 3D afin de se faire une meilleure idée de l'enchaînement de l'assemblage de l'ensemble et nous listons le matériel manquant à acheter : panneaux OSB, tasseaux, charnières, clous de tapissier. Nous attaquons ensuite la découpe et la pose du plancher que j'ai ramené de Marseille. J'hésite quand même à mettre de l'isolant sous le plancher. Pas forcément nécessaire d'après ce que j'ai pu entendre. Moins important que l'isolation du toit puisque la chaleur entre et sort par le haut. Le lendemain, nous enchaînons la découpe des éléments destinés à fabriquer les deux coffres latéraux et la pose du premier coffre. J'apprends au passage à me saisir sans crainte de la ponceuse ou de la scie sauteuse, à présenter un panneau sur une surface irrégulière et à réaliser, certes encore maladroitement, un traçage à la main pour que la pièce s'imbrique directement sur cette surface. Le dernier jour, il ne reste qu'à poser le deuxième coffre et le multicouche. Pour rendre la pose plus aisée, l'isolant



est d'abord découpé en trois parties. Je commence par la plus grande, celle du toit, que je commence àagrafer sur le tasseau à partir du centre en descendant sur les côtés. Puis les deux parties latérales, également agrafées et clouées pour les endroits où se chevauchent deux pièces de multicouche. Je terminerai les raccords au scotch alu dès mon retour à Marseille. Alors que la cour s'ombrage peu à peu, nous buvons quelques bières. Mon Express est désormais isolée et équipée de deux coffres de stockage latéraux transformables en couchette d'environ 1 m70 de longueur. Me voilà donc opérationnelle pour circuler sur mon terrain.









# CHAPITRE 3

## ETHNOGRAPHIER L'HABITAT PAR LES PRATIQUES SOCIO-TECHNIQUES

*« Et si l'instrumentalité était en fait  
inhérente à notre être, (...) si l'usage des outils  
était un aspect fondamental de la manière dont  
les êtres humains habitent le monde ? »*

(Crawford 2010 : 83)

### 3.1. Quelques éléments de réflexion en guise de cadrage

A la fois « décor meublant et théâtre d'opérations » (Serfaty-Garcon 2003), le camion-habitat matérialise véritablement la décision de vivre d'une manière plus nomade, autrement dit l'entrée dans un mode d'habiter mobile. Comme certains récits l'ont explicité dans le chapitre précédent, l'acquisition du premier camion se révèle être un point de bascule dans les carrières d'habitants mobiles rencontrés. Opérer cette transition vers un mode de vie et vers une forme d'habitat singulière est en effet vécu par certains comme une rupture qui peut s'apparenter à un recommencement, voire une renaissance. Cette transition contribue à développer, dans certains cas, un répertoire hétéroclite d'habiletés et de compétences qui, bien qu'elles ne soient pas institutionnellement reconnues, se transforment parfois en de véritables savoirs et arts de faire techniques, sociaux et spatiaux. Résultant d'autant de pratiques de ruses (De Certeau 1990 [1980]) dans un système de contraintes politiques et économiques que d'un cheminement existentiel, la vie en camion relève d'un processus de « capacitation » à savoir articuler des besoins, des compétences et des ressources disponibles, en matière d'habitat comme de mobilité. Se subjectiver en tant que « routard », nomade ou habitant itinérant passe ainsi par un apprentissage de soi qui est aussi l'apprentissage d'un mode d'habiter, d'une relation à son habitat et à ses particularités matérielles et techniques (Julien et Rosselin 2003).

Si architectes et chercheurs en sciences sociales ont souvent traité d'un même objet matériel qui est celui de l'habitat, il s'avère que leurs objets scientifiques divergent. Ainsi, la réflexion de nombre d'architectes et d'urbanistes sur la question de l'habitat a principalement pris comme point de départ non pas la dimension sociale, mais le cadre matériel des espaces de l'habitat (tech-

niques de constructions, matériaux employés, fabrication et techniques de mise en œuvre) ainsi que de la ville ; de leur côté, sociologues et anthropologues avançaient sans trop tenir compte des données spatiales et physiques des ces derniers privilégiant les représentations, l'imaginaire ou encore les significations comme traitement du rapport à l'habiter. Saisir cet objet complexe et protéiforme que constitue l'habitat en général et l'habitat léger/mobile en particulier nécessite véritablement une approche aux frontières et au croisement des disciplines, l'enjeu principal consistant à éviter deux écueils : celui d'un déterminisme matériel trop orienté sur la forme et la matière et celui d'un constructivisme social pas assez attentif à celle-ci.

Si les formes matérielles ne déterminent pas les usages, elles offrent toutefois des « prises » (Gibson 1979 ; Joseph 1998) qui favorisent ou défavorisent certaines activités, qualifient ou déqualifient tel ou tel groupe d'acteurs sociaux. Une revue de la littérature sur le champ de l'habitat mobile révèle la rareté des analyses sur les dimensions matérielles et techniques de la création de ces formes d'habiter non conventionnelles, mais néanmoins contemporaines et urbaines. Les observations menées dans le cadre de mon terrain me laissent affirmer que l'étude de l'habitat doit, pour être efficace, s'insérer dans une étude centrée sur les pratiques dans lesquelles les significations de l'habitat sont mobilisées par les individus en actes, en situation, dans un projet. En effet, le rapport à l'habitat n'existe pas en lui-même, indépendamment d'un projet de vie. Il est, au contraire, fait d'actes concrets, de gestes, de mouvements, de jeux dans lesquels s'entrecroisent des activités, des êtres, des usages, des corps, des odeurs, des sonorités en relation avec des artefacts (outils, objets, matériaux) et des techniques. En somme, habiter, autrement dit pratiquer l'habitat, c'est en faire l'expérience et déployer un *faire* qui a toujours une certaine signification.

Prenant le camion-habitat comme porte d'entrée de ma réflexion, l'ambition de ce chapitre est avant tout de situer théoriquement et épistémologiquement ma démarche et mon outillage analytique. A partir d'une lecture critique des principaux concepts, théories et méthodes qui ont guidés ma réflexion, j'élabore ici un cadre analytique en vue de mettre en perspective quelques unes des données récoltées sur le terrain. Ce cadre analytique est construit de manière à pouvoir étudier, dans le contexte de l'habiter mobile, les corrélations entre techniques (fabrication de l'habitat) et culture (habiter). Aussi, ce travail de mise en relation implique d'articuler deux genres que l'on a tendance à séparer dans la plupart des recherches en sciences sociales sur l'habitat, à savoir



une analyse technologique (description de l'artefact *per se* et de ses propriétés individuelles) et une analyse socio-anthropologique de l'artefact-camion (analyse des milieux dans lesquels il se déplace et sur lesquels il produit des effets).

## 3.2. Biographier les objets

Comme énoncé dans le premier chapitre de ce travail, l'adoption de la méthode de « tracking » m'a permis, entre autres, de mettre en relief la dimension circulaire des artefacts. L'appréhension de cette mobilité sociale, spatiale et temporelle des artefacts comme stratégie de recherche et comme outil heuristique s'est vue popularisée en anthropologie à la fin des années 1980 à travers les notions de « biographie culturelle » ou de « vie sociale » des objets. Cette démarche, abondamment reprise dans les études sur la culture matérielle, est principalement basée sur les réflexions d'Arjun Appadurai (1986) et d'Igor Kopytoff (1986) sur la question des échanges comme moyen de réfléchir à la manière dont les « choses », en circulant, participent à la construction des sociétés dans un contexte de globalisation. Elle initie une proposition – principalement méthodologique - invitant à « suivre les objets à la trace » dans le but de renseigner les évolutions de leur statut social et symbolique au fur et à mesure de leurs parcours :

«We have to follow the things themselves, for their meanings are inscribed in their forms, their uses, their trajectories. It is only through the analysis of these trajectories that we can interpret the human transactions and calculations that enliven things. Thus, even though from a theoretical point of view human actors encode things with significance, from a methodological point of view it is the things-in-motion that illuminate their human and social context.»

(Appadurai 1986 : 5)

Le statut des artefacts dans la pratique ethnographique a été central dans la constitution de l'identité de la discipline anthropologique depuis son émergence. Alors qu'au 19<sup>ème</sup> siècle, la méthode ethnographique intégrait de façon explicite

la collecte d'objets comme mode de documentation des coutumes et traditions culturelles humaines, de telles approches matérialistes furent peu à peu reléguées du côté de la branche dite « physique » de l'anthropologie. Sans pour autant disparaître totalement, les artefacts ont joué un rôle secondaire dans la pratique et le développement théorique de l'anthropologie culturelle et sociale du 20<sup>ème</sup> siècle. En replaçant les artefacts au cœur de leur analyse de la vie socio-culturelle, la proposition d'Appadurai et Kopytoff est représentative d'un tournant dans la discipline marqué par un renouveau des études de la « culture matérielle ». Cette résurgence est en partie une réaction à son effacement dont la critique postmoderne attribue la cause au virage « textuel » et « discursif » de l'ethnographie (Clifford et Marcus 1986). Dans son essai emblématique intitulé « The Cultural Biography of Things: Commoditization as Process », Kopytoff transpose le schéma de la trajectoire d'un esclave à celle d'une « commodité »<sup>1</sup>. Selon l'auteur, être esclave ne serait ni un état définitif ni un statut immanent, mais relèverait d'un processus social (parcours biographique) fait d'une succession de phases et de mutations. Aussi, un objet d'échange peut être mis sur le marché, être acquis par achat, don ou vol (« commoditization »), puis soustrait à la circulation pour être intégré à l'univers personnel d'un sujet individuel ou collectif (« singularization ») avant d'être extrait à nouveau du patrimoine en question et remis en circulation.

La démarche est pertinente pour le projet que formule l'auteur dans la mesure où il suggère de s'intéresser, dans une perspective processuelle, aux détails multiples des trajectoires d'objets que nous côtoyons, parfois sans y porter attention, et permet de rendre saillant certains éléments susceptibles de rester obscurs sur nos terrains. En se focalisant sur un objet particulier, en posant la question de qui l'a fabriqué, dans quelles conditions, à partir de quels matériaux, dans quel but, en se penchant sur les étapes de son développement, sur la manière dont il circule de main en main, sur ses multiples contextes et usages, le chercheur est ainsi encouragé à lui poser les mêmes questions qu'il poserait à une personne. Cette dose de « fétichisme<sup>2</sup> méthodologique » qui

<sup>1</sup> Traduction de l'anglais « commodity ». Ce terme désigne tout bien ou service qui circule entre les acteurs, quel que soit le mode de circulation : don, troc, échange marchand, vol, prédation, etc.

<sup>2</sup> De manière similaire, A. Gell à propos de son usage du terme d'idolâtrie : « Plutôt que recourir à une circonlocution vague et fallacieuse, je préfère conserver le terme d'idolâtrie pour désigner la pratique du culte des images. Au lieu de lui donner un autre nom, il me semble plus intéressant d'expliquer ce qu'est véritablement l'idolâtrie, en montrant qu'elle émane, non pas d'une forme de bêtise ou de superstition, mais du même substrat compassionnel qui nous aide à comprendre et à voir l'Autre, l'humain non-artefactuel, comme un alter ego doté comme nous d'une conscience, d'intentions et de passions » (Gell 1998 : 120).

visé précisément à prendre au sérieux les rebondissements effectifs dans les parcours des objets afin de comprendre ce qui se trame entre les individus et les artefacts avec lesquels ils vivent en société permet de rendre compte du caractère toujours transitoire (dans l'espace comme dans le temps) de la nature, la fonction, du rôle, du statut socio-technique et de la valeur des artefacts qui peuplent notre quotidien. Aussi, l'approche de Kopytoff présente le grand mérite de ne pas prendre comme posture par défaut les habituels systèmes de catégorisation du monde matériel, enfermant les objets dans des cases hermétiques souvent peu adaptées à la réalité des situations dans lesquelles ils sont effectivement impliqués et de mettre en évidence la porosité des catégories dans lesquelles ils sont engoncés.

Par ailleurs, l'opération d'extension aux objets de la narration biographique comme genre littéraire habituellement mobilisé pour retracer la vie d'une personne est également intéressante. En tant que mode de restitution de mes données de terrain, elle ouvre la voie à d'intéressantes possibilités descriptives. La forme biographique requiert un mode ou une esthétique d'écriture qui organise des faits en un récit dont la forme linéaire suggère la progression d'une vie à travers ses changements, ses drames, ses influences, ses impasses, ses carrefours, ses bifurcations. Dans mon cas, le fait de décrire et restituer l'objet-camion, ne consiste pas seulement à en faire le plan ou le croquis mais à le replacer dans un environnement d'hommes et de choses et dans des relations multiples avec ces derniers. Le camion est à appréhender davantage comme la matérialisation d'un réseau autant que d'une navigation, d'une série de projets, ratés et réussis, de préoccupations, d'histoires d'amour, d'amitiés, d'histoires de petits boulots et de récits de vie. Autrement dit, un assemblage dont l'habitant se fait peu à peu, au fil d'un apprentissage quotidien, l'artisan. Dans la mesure où il faut, au préalable, isoler un objet comme étant digne d'être décrypté, l'acte de description constitue en soi un enjeu pour l'ethnologue « technographe » (Sigaut 1998) qui se concrétise par la singularisation d'un objet. Dans un deuxième temps, cette tâche difficile implique nécessairement une sélection, une interprétation et une condensation de faits épars dans l'espace et dans le temps (diachronie des récits *versus* synchronie d'un terrain délimité spatialement et temporellement) qui nécessite par définition l'intervention de l'ethnographe (Geertz 1973). C'est lui-même qui impose de manière artificielle cette linéarité en structurant sa restitution par le moyen d'une reconstruction en séquences de divers moments-clé et d'expériences cumulatives glanées sur son terrain.

Dois-je remonter le temps jusqu' à la sortie d'usine du camion ? Faut-il débiter le récit à l'étape de l'achat ou celle de la conception de l'aménagement ? Bien que je ne dispose, dans la plupart des cas, que d'informations très sommaires à ce sujet, les véhicules décrits ont tous eu une vie antérieure, un itinéraire ayant précédé leur transformation en habitat. Parmi la multitude des versions possibles, je proposerai donc un script, autrement dit le scénario d'un itinéraire-type. Si ce principe de restitution tend indéniablement à aplanir la complexité de l'itinéraire d'un véhicule singulier en proposant une vision tout à la fois idéale-typique, partielle et partielle, il me permettra en même temps de multiplier les perspectives, d'intégrer et de tisser ensemble des données et des aspects très hétérogènes pour mieux saisir les pratiques socio-techniques entourant l'habiter mobile et resituer leur place dans leur contexte social, culturel et politique. En déroulant l'itinéraire, étape par étape, cet artifice d'écriture me permettra également d'enchevêtrer les fils qui séparent l'analyse du discours argumentatif. Dans un travail essentiellement descriptif *in fine*, je documenterai notamment comment des entités considérées par certains chercheurs comme ontologiquement distinctes (des individus et les objets) interagissent pour produire un monde commun autour de l'habitat-camion.



### 3.3. Agentivité des objets : vers une reconfiguration des relations sujets-objets

Probablement en regard de sa force métaphorique, la notion de « biographie d'objet » est certes séduisante quant à son programme méthodologique mais à la lecture de l'essai de Kopytoff, le constat est que celle-ci reste, d'un point de vue théorique, à l'état de proposition, ce qui, comme certains l'ont déjà souligné, contribue à en limiter sa portée conceptuelle (Graeber 2001 : 33). Je propose donc de mettre cette démarche en perspective avec d'autres approches intégrant un questionnement sur la culture matérielle et le rôle social des objets.

Si la démarche biographique tente un rapprochement entre hommes et objets, celle-ci est surtout métaphorique puisque subsiste, malgré ce rapprochement, une distinction hiérarchique entre sujet et objet qui peine à remettre en cause ce dualisme ontologique cartésien. En effet, les multiples significations de l'objet y sont traitées comme de simples conséquences de l'intentionnalité et de l'action humaine. Aussi, on peut déplorer que leur existence et leur potentiel d'action propres ne soient abordés que dans une perspective anthropocentrique. Dans son *Essai sur le don* (1925), Mauss considérait déjà la porosité des distinctions personnes/choses et se posait la question ce que les objets « font » dans les relations sociales que les mots seuls ne peuvent faire. Selon lui, en même temps qu'une action sur le monde matériel, la fabrication et l'usage physique de certains objets est un moyen d'exprimer de manière non-verbale des aspects essentiels des organisations sociales et des systèmes de pensée. Depuis la fin des années 1980, des tentatives d'équilibrage de pouvoir entre sujets et objets ont été formulées. Dans celles-ci les objets ne sont pas seulement confinés au rôle de moyen (témoin, signifiant, métaphore, symbole ou prétexte) destiné à une fin (comprendre le contexte) mais sont appréhendés en tant que tels

comme des acteurs à part entière, c'est-à-dire comme des partenaires associés aux humains qui rendent possibles les actions et les interactions. Suivant cette approche, les objets ne sont dès lors plus définis par leur nature, leur ontologie, mais par leurs performances, leur efficacité, leurs effets sur les autres acteurs auxquels ils sont liés.

Parmi ces approches, la sociologie de l'acteur-réseau (ou *Actor-Network Theory*) fait figure d'incontournable. Les thèses développées notamment par Latour (1993 ; 2006), Michel Callon (1986) et John Law (1986) proposent à cet égard d'étendre ce que l'on comprend habituellement dans la définition d'« acteur social ». Si l'on s'accorde en effet sur l'idée que quelqu'un (ou quelque chose) qui fait faire une action à un autre quelqu'un (ou à un autre quelque chose) mérite pleinement son rôle d'acteur, on prend alors conscience de la présence insoupçonnée des nombreux participants qui animent et déterminent chaque situation sociale singulière. Ainsi, dans une logique selon laquelle « toute chose qui vient modifier une situation donnée en y introduisant une différence devient un acteur », c'est-à-dire possède une agentivité, la palette des acteurs (ou des « actants » quand ils n'ont pas trouvé de figuration) potentiels auxquels l'ethnographe doit être attentif comprend non seulement les humains mais également les « non-humains », selon la terminologie par Latour (2006: 103).

De nombreuses critiques ont été adressées à cette manière très générale d'envisager la capacité et le mode d'action des objets. Dans son article « Towards an Ecology of Materials » (2012), l'anthropologue britannique Tim Ingold reproche à l'approche latourienne, entre autres, de faire abstraction de la matérialité des objets, en particulier des propriétés changeantes des matériaux et des composants avec lesquels sont constitués ces derniers. Pour Ingold, réintégrer l'analyse de la matérialité implique de dépasser notamment la dualité matière/forme dans les approches de la culture matérielle. Pour appuyer son propos, l'anthropologue revient à la pensée du philosophe des techniques Gilbert Simondon. La forme, selon l'auteur du *Mode d'existence des objets techniques* (1989), n'est pas donnée d'avance mais émerge dans une articulation d'opérations de différentes natures. Prenant pour exemple le moulage de briques<sup>3</sup>, il établit ainsi

---

<sup>3</sup> « Il faudrait pouvoir entrer dans le moule avec l'argile, se faire à la fois moule et argile, vivre et ressentir leur opération commune pour pouvoir penser la prise de forme en elle-même. Car le travailleur élabore deux demi-chaînes techniques qui préparent l'opération technique : il prépare l'argile, la rend plastique et sans grumeaux, sans bulles, et prépare corrélativement le moule ; il matérialise la forme en la faisant moule de bois, et rend la matière ployable, informable ; puis, il met l'argile dans le moule et la presse ; mais c'est le système constitué par le moule et l'argile pressée qui est la condition de la prise de forme ; c'est l'argile qui prend forme selon

que si le propre de l'objet technique est bien d'effectuer une opération déterminée, pour que cette opération ait lieu, celle-ci a besoin d'être couplée aux opérations de l'agent humain. Pour le formuler autrement, les objets n'ont pas la capacité d'être par eux-mêmes des instigateurs d'actions, indépendamment de leur intégration dans un système d'activité et dans des habitudes<sup>4</sup>. Dans ce couplage, il y a donc une articulation de deux « ensembles ordonnés d'opérations », qui ne sont pas de même nature. C'est sur ce couplage que Tim Ingold met aussi l'accent. Pour connaître un objet il faut, selon lui, le suivre, l'observer et le manipuler, le soumettre à des opérations, entrer dans un processus de « correspondance », c'est-à-dire de mouvements qui se répondent les uns aux autres dans un devenir. Cette définition large de l'acteur social qui élargit l'agentivité au-delà des frontières de l'humain et la redistribue de manière non-hiérarchique entre sujets et objets a eu des implications méthodologiques et épistémologiques importantes sur ma manière d'appréhender le terrain.

Depuis le début de ce chapitre, j'ai mobilisé de manière relativement indistincte les termes d'« objets » et d'« artefacts ». Sans vouloir dissocier pour autant la présentation de ces artefacts de la mise en récit des actions et des pratiques auxquels ils ont pris part, cette notion de « non humain » m'amène ici à expliciter ici de manière un peu plus précise, sous la forme d'un inventaire à la Pérec, quelles ont été les entités que j'ai tenté de suivre à la trace. La palette d'acteurs pris compte se compose ainsi d'objets matériels et fabriqués ou modifiés par les humains (artefacts), c'est-à-dire des outils, des véhicules, des matériaux, des composants, des documents écrits (flyers, manuels techniques, ouvrages), des infrastructures (chemins, routes, réseaux collectifs, stations-services, parkings, laveries automatiques, campings, fontaines), des fluides (gasoil, huile, gaz, électricité), des éléments naturels (eau, terre, feux, air), forêts, pâturages, rivières, lacs ainsi que des formes apparemment intangibles (loi, normes, réseaux virtuels). Au vu de la multiplicité des acteurs, la liste pourrait s'étendre presque à l'infini. A ce stade de ma réflexion, élargir la portée du « tracking » me permet de mettre

---

le moule, non l'ouvrier qui lui donne forme. L'homme qui travaille prépare la médiation, il ne l'accomplit pas ; c'est la médiation qui s'accomplit d'elle-même après que les conditions ont été créées ; aussi, bien que l'homme soit très près de cette opération, il ne la connaît pas ; son corps la pousse à s'accomplir, lui permet de s'accomplir, mais la représentation de l'opération technique n'apparaît pas dans le travail. C'est l'essentiel qui manque, le centre actif de l'opération technique qui reste voilé ». (Simondon 1989:243).

<sup>4</sup> La proposition de Gell opère, quant à elle, une distinction entre les « agents primaires » (« c'est-à-dire les êtres intentionnels ») et les « agents secondaires que sont les artefacts, les poupées, les voitures, les œuvres d'art, etc., par lesquels les agents primaires disséminent leur agentivité » (Gell 1998 : 26).

conjointement en relief les actions sur la matière et l'hétérogénéité des acteurs humains et non-humains mobilisés dans ces opérations. Dans cette perspective, l'individu n'est plus le siège exclusif de l'action mais un acteur qui partage ses attributs avec d'autres entités. Adopter cette posture me permet ainsi d'avancer un peu dans la compréhension tant sociale que technique des modes de production, de consommation et des usages des artefacts (au sens large) mobilisés quotidiennement par mes interlocuteurs.

### 3.4. Sortir de l'objet et constituer les pratiques en objet de recherche

Articulée aux deux précédentes, cette dernière section présente quelques apports théoriques ouvrant des voies enrichissantes pour l'appréhension la fabrique quotidienne de l'habiter mobile. J'intègre en particulier dans mon outillage analytique leur attention portée à la pratique technique, aux processus de création et de transformation d'artefacts comme de matériaux et à la manière dont ces processus sont en prise avec les modes de pensée et d'être de ceux qui les mettent en œuvre, c'est-à-dire des habitants-praticiens. Elle me permet également d'établir de manière théorique un cadre qui me permettra de débrouiller un certain nombre de notions que je mobiliserai abondamment dans les deux prochains chapitres, et plus particulièrement les notions de savoir-faire, de pratique et d'apprentissage.

En matière d'objets ordinaires, l'analyse de Kopytoff s'intéresse à la manière dont les objets s'échangent, circulent ou sont manipulés comme des signes. Cette manière d'aborder les objets via l'étude de la consommation et des pratiques associées aux usages impliquant la circulation, l'échange, l'utilisation de technologies, d'objets ou de marchandises du quotidien est caractéristique de l'approche anglo-saxonne la culture matérielle (Miller 1987). Si l'opposition qu'il soumet entre les statuts de « commodité » et de « singularité » peut s'avérer pertinente dans le cadre d'une lecture économique des processus de marchandisation, je soutiens l'idée que les objets, de manière générale et dans le contexte de l'habiter mobile en particulier, ont davantage de choses à nous dire sur les environnements socio-techniques dans lesquels ils sont inscrits (et qu'ils contribuent à produire). En outre, j'estime que la démarche biographique s'avère pertinente à développer au delà de ce cadre particulier de l'échange.

Par ailleurs, s'en tenant dans ses exemples à des objets finis (*ready-made*), il convient de souligner que les manières de faire ou de fabriquer constituent un angle mort dans les analyses de Kopytoff. Si la valeur d'un véhicule réside certes dans les circonstances de son acquisition (lieu d'achat, modalités et moment de la trouvaille), il s'agit également de mettre au jour, entre autres, la valeur des compétences et des connaissances qui ont permis d'engranger ses éventuelles recherches, de l'effet esthétique produit par l'objet une fois restauré, transformé et mis en valeur, ou encore celle de la dimension transformative de l'acte de fabrication sur le sujet. L'approche de Kopytoff concorde en partie avec cette idée d'articulation de la trame descriptive autour des tournants dans la vie d'un objet. Je propose pour ma part de porter une attention plus particulière aux étapes-clés du processus de transformation du véhicule de transport en habitat mobile afin de mettre en relief le processus de changement de statut et de valeur – ou de singularisation – de la vie cet objet particulier qu'est le camion-habitat. Dans le chapitre suivant, je montrerai d'une part que chacune de ces étapes peut être décomposée en une multitude d'autres étapes, certaines prenant quelques minutes, d'autres s'étendant sur une période pouvant aller jusqu'à plusieurs mois. D'autre part, il s'avère que chacune d'entre elles mobilise un ensemble hétérogène de gestes, d'actions sur la matière, d'artefacts, d'acteurs, de lieux et de temporalités qui ont tous une raison d'être pour atteindre un résultat efficace. Le camion-habitat est donc, pourrais-je dire, un condensé de relations (sociales, matérielles, techniques) réalisées au cours d'un itinéraire de pratiques et concrétisées sous la forme d'un seul artefact.

J'entends par pratique, l'ensemble des compétences, des tâches et des actions que les acteurs mettent en œuvre pour exécuter une activité de manière efficace ainsi que les significations, les relations, les artefacts (objets, outils et matériaux), les conventions, les valeurs et les représentations qui permettent de rendre possible l'expérience de l'activité entreprise. En ce sens, une pratique regroupe de manière large à la fois le tacite et l'explicite, le « dit » et le « non dit », le langage, les outils, les documents, les symboles, les procédures. Le terme se veut donc dépasser la dichotomie entre théorie et pratique, entre réel et idéal, entre discours et action.

L'une des spécificités de la tradition francophone de l'anthropologie des techniques est à relier à sa conception de la culture matérielle définie non pas à partir des objets finis mais des pratiques, des performances et des modes de production et à son emphase sur le fonctionnement des objets et la physi-



calité de la matière. Les objets, selon les technologues culturels, ne peuvent être appréhendés en dehors de leur manipulation par les hommes (Cresswell, 1978, 1983, 1996, 2001; Haudricourt, 1987[1968]); Lemonnier, 1992, 1993; Leroi-Gourhan, 1943, 1945). Dans *L'Homme et la matière* (1943) et *Milieu et techniques* (1945), s'appuyant sur la relation dialectique entre matérialité et performance, Leroi-Gourhan propose, de manière originale, une classification des techniques qui met en lien les propriétés des matériaux (chimie, fluidité, flexibilité) et celles des corps en action (énergie musculaire, forces). Dans la poursuite de ses recherches – principalement archéologiques – il formule quelques années plus tard dans son ouvrage *Le Geste et la Parole* (1964) la notion de « chaîne opératoire ». Sans doute la plus emblématique des notions issues de cette approche de la culture matérielle, la « chaîne opératoire » a longtemps été un outil de collecte mais aussi d'organisation, de comparaison et d'analyse de données. Si Leroi-Gourhan lui-même ne la convoquera plus dans la suite de ses travaux, elle sera néanmoins perpétuée dans la revue *Techniques et Culture* et son équipe d'ethnologues (dont Cresswell et Lemonnier). Par la suite, celle-ci s'est vue popularisée dans le vocabulaire des archéologues tout en étant finalement fortement critiquée par les ethnologues pour son manque de clarté conceptuelle et son caractère « fourre-tout » (Lemonnier 1983). Notion largement équivalente à celle de processus technique, procédé ou séquence de fabrication, une chaîne opératoire est, telle que définie par Leroi-Gourhan, la démarche permettant de mettre en évidence l'ensemble des séquences de fabrication d'un objet archéologique. En d'autres termes, la marche à suivre et la succession des gestes techniques permettant de réaliser un objet donné. Voilà qui nous rapproche de nos préoccupations en matière de prise en compte des pratiques techniques relatives à l'autoproduction de nos habitats-camions.

L'approche par les savoir-faire et les compétences mise en avant par Tim Ingold partage en grande part cette perspective dynamique sur la culture matérielle de l'anthropologie des techniques francophone qui invite en quelque sorte à sortir de l'objet pour entrer par les pratiques et les propriétés des matériaux. Situé au carrefour de la phénoménologie, de l'écologie de la perception développée par Gibson et de sa théorie des affordances selon laquelle les objets sont porteurs d'action (1979) et de la philosophie pragmatiste de Dewey, le vaste programme d'Ingold peut nous fournir quelques pistes, notamment à partir de sa conception des *skills*<sup>5</sup> qu'il définit ainsi :

---

<sup>5</sup> Terme qui n'a pas exactement d'équivalent francophone mais qu'on l'on pourrait traduire par compétence, mais également savoir-faire, habileté, dextérité.

« To specify more precisely what I mean by skill, I highlight five critical dimensions of any kind of skilled practice. First, intentionality and functionality are immanent in the practice itself, rather than being prior properties, respectively of an agent or an instrument. Secondly, skill is not an attribute of an individual body in isolation but of the whole system of relations constituted by the presence of the artisan in his or her environment. Thirdly, rather than representing the mere application of mechanical force, skill involves qualities of care, judgement and dexterity. Fourthly, it is not through the transmission of formulae that skills are passed from generation to generation, but through practical « hands-on » experience. Finally, skilled workmanship serves not to execute a pre-existing design, but actually to generate the form of artefacts. » (Ingold 2000 : 291)

Selon lui, le processus et la pratique de fabrication, de même que les savoir-faire du praticien, émergent à partir d'un ajustement progressif et continu des perceptions et des mouvements de son corps à l'environnement. Dans cette perspective, les savoir-faire et leur apprentissage sont eux-mêmes engagés dans un devenir que l'on peut restituer en suivant l'entrelacs des relations entre les mouvements corporels et les dynamiques propres aux matériaux qui ne sont travaillés que dans la mesure où le praticien modifie sans arrêt son rapport au monde. Aussi, autant que les artefacts « en train de se faire » (*in the making*) émergent à l'intérieur d'un champ de relations humaines (Hallam et Ingold 2014), on peut suivre l'hypothèse que les activités techniques elles-mêmes façonnent en profondeur les humains (Julien et Rosselin 2009). Selon Ingold, il y a donc bien du mouvement au cœur des pratiques de fabrication comme des modes d'apprentissage des savoirs et des compétences. Cette approche située de l'action comme de l'acquisition de connaissance rejoint les travaux de Trevor Marchand sur les pratiques contemporaines de l'apprentissage et de la construction chez des artisans maçons au Yémen. Donnant une définition élargie des savoirs et de la technique, Marchand appréhende, sans jamais les dissocier, les pratiques techniques, conceptuelles, sociales et culturelles (Marchand 2010). Ces approches par les savoir-faire et les pratiques ouvrent des perspectives intéressantes puisqu'elles portent une attention sur la manière dont les actions et les contraintes (techniques et matérielles entre autres) sont perçues, inférées, contournées et interprétées par ceux-là mêmes qui font les choses.

Dans son ouvrage *Changer de société. Refaire de la sociologie* (2006), Bruno Latour évoque sa volonté de «faire parler» les objets. Le problème, dit-il, est que le rôle de médiateur des objets n'est que momentanément visible. D'où la nécessité de trouver des occasions où cette visibilité est suffisamment nette. Selon lui, c'est dans les innovations et les controverses, dans les situations où manque la familiarité avec les objets qui permettent, pourrait-on dire, l'entre-ouverture des boîtes noires ; lorsque le moteur ne démarre plus, que les alliages résistent mal à la corrosion, que les tôles se déchirent au moment de l'emboutissage, que les meubles en bois bougent à cause des vibrations du moteur, lorsque surviennent «les accidents, les pannes et les grèves» (ibid :16), la présence et l'activité deviennent visibles et dévoilent les acteurs qui contribuent à l'action individuelle et volontaire de l'utilisateur ou du praticien d'un objet. Suivant la proposition de Pfaffenberger (2001:15), ethnographier les pratiques techniques des habitants mobiles nécessite de porter notre attention au-delà des situations de fabrication et d'usage des artefacts afin de se pencher également sur les processus d'entretien, de réparation (Graham et Thrift 2007 ; Dant et Bowles 2003), d'abandon, de destruction et de recyclage de ces derniers. Dans ce « monde matériel en morceaux récalcitrants et incohérents » (Alder 2007, ma traduction), les casses, les pannes de même que la maintenance ordinaire des choses forment un ensemble de stratégies cognitives qui impliquent par ailleurs une rupture avec certains modes de fonctionnement. La dimension circulatoire ne se limite ainsi pas aux artefacts et aux pratiques de production mais également aux processus de détournement et d'appropriation multiples de ces derniers (pratiques de re-production). Ma tâche, dans le chapitre suivant, sera donc d'intégrer ces processus dans ce que j'appellerai désormais des itinéraires de pratiques. J'ai pu expliciter tout au long de ce chapitre les multiples apports et limites de la notion de « biographie d'objets » telle que proposée originellement par Igor Kopytoff. Parallèlement, le cheminement de ma réflexion a opéré un glissement progressif d'une entrée analytique par l'objet à celle d'une entrée par les pratiques à travers laquelle ces dernières deviennent l'objet de l'investigation. Mobiliser la métaphore de l'itinéraire (plutôt que celle de biographie, de parcours, de trajectoire ou de voyage) m'a donc semblé pertinent à plus d'un titre. Premièrement, elle me permet de me défaire des moments de « naissance » et de « mort » associés à la métaphore biographique. En tant que repères fixes, elles me paraissent en effet difficiles à identifier et à localiser dans l'itinéraire des objets rencontrés (à commencer par les camions), en par-

ticulier lorsque l'on inclut dans l'analyse les pratiques de détournement et de recyclage. Deuxièmement, la notion d'itinéraire permet de mettre en relief le caractère non-linéaire de la mobilité des pratiques (comme des objets) et de leurs multiples changements et réappropriations en fonction de leurs contextes et de leurs rôles dans ces différents contextes tout en récusant la perspective téléologique contenue dans la notion même de biographie. Enfin, l'itinéraire, en tant que cheminement qui ne mène pas directement à une destination précise, intègre cette part d'irrégularité, de hasard, de complexité et de sinuosité propre à toute pratique, qu'elle soit technique ou savante, mais dans tous les cas créative .

Mais peut-on séparer les pratiques techniques individuelles et leur apprentissage du contexte social et intersubjectif dans lequel ils opèrent ? Quels liens sociaux les habitants mobiles entretiennent-ils avec les autres acteurs des « mondes » de l'habitat léger et mobile et le « monde social » au sens large (la société) ? Dans quelle mesure l'action technique contribue-t-elle à socialiser l'habitant en camion ? Les théoriciens de l'« apprentissage situé » et plus particulièrement la théorie des « communautés de pratiques » développée par Lave et Wenger (Lave et Wenger 1991 ; Wenger 1998) apportent un éclairage intéressant à notre questionnement dans la mesure où les auteurs focalisent leur analyse sur le contexte et le groupe social comme variable essentielle dans les processus d'apprentissage. Leur hypothèse, formulée à l'époque dans leur ouvrage intitulé *Situated Learning : Legitimate Peripheral Participation* (1991), est que l'apprentissage relève avant tout d'une participation à des pratiques sociales, à des « communautés de pratiques ». Dans leur perspective théorique, il s'agit de comprendre l'acquisition d'une connaissance, quelle qu'elle soit, comme un mode d'appartenance à des groupes sociaux. Apprendre ne consiste dès lors pas en un transfert de connaissances mais en une façon de participer à des pratiques sociales, un statut, une façon d'en faire partie. L'acquisition de connaissances, savantes ou techniques, sont des mécanismes sociaux et se construisent au travers de processus de participation à une *praxis*. On retrouve dans cette proposition théorique la notion d'action située développée notamment par Lucy Suchman (1987) très marquée par l'ethnométhodologie et les travaux de Gibson (1979) en psychologie de la perception de même qu'un rapprochement explicite avec la sociologie de la pratique de Bourdieu (1972) qui lie les structures sociales à la cognition. A partir de cinq exemples ethnographiques allant des tailleurs au Libéria aux alcooliques anonymes, l'intérêt du cadre analytique de Lave et Wenger porte sur le caractère situé, construit et informel des

interactions entre experts et nouveaux venus ou entre pairs dans une pratique<sup>6</sup>. La question de la définition et de la frontière d'une communauté de pratiques, laissée en suspens, trouvera une réponse plus précise dans l'ouvrage de Wenger *Communities of Practice: Learning, Meaning and Identity* (1998). Pour repérer une communauté de pratique, il propose trois caractéristiques : l'*engagement mutuel*, l'*entreprise commune* et le *répertoire partagé*. L'engagement mutuel désigne les interactions et relations ordinaires entre les membres d'une communauté en une entité sociale permettant ainsi d'assurer l'existence de la pratique partagée. L'entreprise commune se situe entre, d'un côté, ce que l'institution (un service de remboursement dans le cas étudié par Wenger) exige en termes d'objectifs et d'activités, et, de l'autre côté ce que font concrètement les acteurs (employés du service) qui luttent pour construire une situation acceptable de leur pratique. Enfin, l'engagement au sein d'une pratique commune crée des ressources collectives que Wenger appelle le « répertoire partagé » dont les composantes peuvent être très diverses : outils formels, gestes, codes, routines, actions, styles, histoires créés par la communauté et devenus, avec le temps, partie intégrante de la pratique. Dans le chapitre 5, ces trois éléments caractéristiques viendront éclairer notre propos concernant les questions d'apprentissage, d'appropriation et de transmission des compétences et des connaissances en matière d'habiter mobile.

---

<sup>6</sup> Concernant la dimension informelle et le caractère émergent des communautés de pratique, il est important de noter l'apport de Brown et Duguid (1991) qui permet d'étendre la notion en dehors des pratiques traditionnelles et professionnelles. S'appuyant sur les analyses de Lave et Wenger, les deux chercheurs soulignent le fait que les communautés de pratique ne sont pas nécessairement visibles, peuvent se créer de façon non institutionnalisée et ne constituent pas en soi des entités délimitées par une organisation ou un groupe social.

### 3.5. « Système DIY »: petit détour sur l'origine d'un terme émic

Catégorie mobilisée par mes interlocuteurs pour décrire tant leur mode de vie ou leur quotidien au sens large que des pratiques et des techniques diverses<sup>7</sup>, le « système D » (ou *Do-it-Yourself/DIY* en anglais) constitue un champ de références plurielles chez les habitants en camion et plus généralement dans les « mondes » de l'habitat léger/mobile et de la culture *underground*. Cultivée en principe, voire élevée au rang de valeur, cette catégorie s'est très vite révélée centrale sur mon terrain. En prenant le parti de « tracer » les pratiques ordinaires de mes interlocuteurs autour de leurs expériences d'habiter, l'enjeu d'une partie de mon investigation a consisté peu à peu à ouvrir et examiner la « boîte noire » que constituait cette catégorie opaque et protéiforme afin d'affiner ma compréhension de ce que recouvrait cette dernière. Dans les chapitres qui suivront, l'une de mes tâches consistera à prendre au sérieux l'élément « système » de ce terme pour tenter de comprendre et d'analyser le fonctionnement de ce « système D » dans le contexte donné de l'habitat léger/mobile. Il s'agira donc de « débrouiller » un ensemble d'éléments - composé d'autant d'artefacts, de pratiques, de techniques, de compétences, de connaissances et de valeurs - afin de restituer les logiques de leurs interactions et de leurs corrélations.

Pour reprendre l'exemple de la transformation d'un véhicule en habitat, les techniques relatives à cette opération s'inscrivent plus largement dans les registres de l'autoconstruction et du *low-tech*. Le qualificatif *low-tech* est généralement attribué à des artefacts dont leur conception, leur utilisation et leur

<sup>7</sup> Telle que la récupération dans les poubelles, l'entretien de la mécanique de leurs véhicules, certaines formes d'économies marchandes et non marchandes, la recherche d'emploi ou l'aménagement de leur camion pour n'en mentionner que quelques unes.



maintenance font appel à des techniques à la fois économiques, populaires et simples. En réévaluant la distinction entre techniques hautes et basses, modernes et traditionnelles, futuristes et obsolètes, indigènes et globales, la thèse de David Edgerton (2007 : ix) est éclairante dans la mesure où elle invite à une appréhension plus large et compréhensive de notre objet d'investigation. Considérant les technologies du point de vue de leurs usages, l'historien des sciences propose à mon sens une vision pertinente, puisque moins restreinte, des techniques contemporaines qui remet en question la hiérarchie communément admise entre innovation et adaptation, entre invention et diffusion. Dans cette perspective, je propose un bref détour historique par les origines et les contextes dans lesquels ont émergées et évoluées les expressions « système D » et *DIY*. Ces derniers sont intéressants dans la mesure où ils fournissent quelques petites clés permettant de mettre en exergue un certain nombre d'éléments préalables permettant d'appréhender ce que recouvrent ces expressions lorsqu'elles sont mobilisées par les acteurs.

En France, le « système D », terme dont on retrace les origines à l'époque de la Grande Guerre, est issu de l'argot militaire. Dans l'Argot des poilus, il renvoie à la définition suivante: « Le système Dé...brouille consiste à faire quelque chose avec rien, à saisir au vol l'occasion et la chance, à utiliser les circonstances, le terrain, les hommes et tout ce qui tombe sous la main en vue du but à atteindre » (Déchelette 1918 : 205). À l'époque, la difficulté des conditions de vie dans les tranchées voit fleurir ce que les soldats sur le front appelèrent le « système débrouille » ou plus rudement le « système démerde », né de l'aptitude à se tirer de difficultés ou à tirer parti de moyens de fortune. Le besoin de communiquer rapidement et efficacement dans ce contexte guerrier façonne alors un vaste vocabulaire (Figure n°2). Ce dernier se constitue en partie à partir de différents procédés d'abrègement et de *bricolages linguistiques*, dont le terme « système D » est l'une des nombreuses traces. Cette association entre « système D » et bricolage se retrouve d'ailleurs dans le titre d'un magazine créé en France en 1924. Cette publication est sortie pendant un élan de reconstruction d'après-guerre, qui oscillait entre rebâtir à partir de zéro et reconstruire dans un régime de revalorisation de l'existant (Figure n°1).

Son usage devient populaire dès les années 1950 en France comme Outre-Atlantique en référence aux projets de construction, de modification et d'amélioration de l'habitat et de réparation de divers artefacts. Jusqu'au début des années 1960, la distribution du matériel de bricolage était très sectorisée. Cer-

tains commerçants vendaient de la quincaillerie, d'autres des outils, et les vendeurs de peinture ne proposaient généralement ni pinceaux ni rouleaux. Dès les années 1980, se développe la vente de matériaux à bas prix. C'est ainsi qu'est créée en France une enseigne commune pour les différents magasins d'outillage: *Mr. Bricolage*.

Les termes « système D » et *DIY* prennent une expression plus large et plus politique dans le contexte des mouvements américains et européens critiques des années 1970 prônant un retour à l'authenticité et de nouvelles manières de vivre ensemble. Ils couvrent alors une gamme de compétences à subvenir soi-même à ses besoins en court-circuitant les rapports de production ou d'échange basés sur le profit. Principalement ancrée dans un désir d'indépendance, d'autonomie et d'autogestion, l'éthique *DIY* implique des pratiques créatives qui ont pour trait commun une attitude réactionnaire contre la professionnalisation, l'expertise, l'institutionnalisation des pratiques de production et une posture critique du système consumériste. Si ces pratiques ont été fortement valorisées et popularisées par le mouvement sous-culturel punk porté par la jeunesse issue la classe ouvrière, ce mouvement stigmatise (particulièrement sur la scène new-yorkaise et en Angleterre) les conditions de vie aliénantes liées à l'urbanisation, au chômage et aux mœurs pudibondes d'une société oligarchique. La devise « Do It Yourself ! » devient l'un des slogans anticonsuméristes d'une jeunesse qui appelle chacun individuellement à s'autonomiser d'un système de consommation qui fixe les règles d'échanges et noie toute forme d'alternative<sup>8</sup>.

On retrouve néanmoins cette forme d'action inventée en situation pour répondre aux exigences du quotidien sous d'autres formes, à d'autres époques, dans d'autres contextes. Le mouvement *Arts & Crafts* remonte aux années 1890 période faste et hégémonique de l'empire britannique. Dans sa dimension politique explicite, il contient déjà en substance les principaux éléments du *DIY*. Ce mouvement manifeste en effet la volonté de ne pas s'inscrire dans le déploiement industriel de cette époque glorieuse et, qui plus est, tente de s'organiser pour y échapper. Il voit d'un mauvais œil le rapide développement des usines à charbon qui entraîne la pollution et la dégradation des paysages.

---

<sup>8</sup> Dans ce contexte, des personnes s'inspirant de l'anarchisme et de la mouvance punk choisissent d'autoproduire et d'autodiffuser leurs créations musicales. Étendue à tous les aspects de la vie, l'éthique *DIY* se fait alors tactique et objectif d'individus et de collectivités souhaitant s'organiser et subvenir à leurs besoins sans dépendre du marché ou de l'État. Cette approche se retrouve aujourd'hui dans nombre de pratiques créatives, de la musique à la peinture en passant par la réalisation de films et de *softwares* (Hein, 2012).



Figure n°1  
revue *Système D*

Figure n°2  
Définition «Système D», *L'Argot des poilus*, Déchellette 1908

**Système D.** Dites-moi si, chaque jour, quand vous avez fiévreusement dévoré cinq ou six journaux, que vous vous êtes farci la cervelle de tous les communiqués et des commentaires, vous ne jetez pas vos journaux avec dégoût, en disant : « Il n'y a rien dans les journaux ». Ne dites pas : non ; j'en suis sûr.

Et cependant Dieu sait si vous vous êtes fatigué les yeux à lire des colonnes et des colonnes en petits caractères.

Eh bien, vous avez raison ! tous les journaux ne vous racontent que balivernes ; ils vous parlent d'un tas de mouvements stratégiques où vous ne comprenez goutte, ni moi non plus, d'un tas de villes et de rivières avec des noms qu'on ne peut même pas prononcer en éternuant. Balivernes et fariboles, vous dis-je.

Et, à côté de cela, aucun journal ne vous dira un mot de la plus merveilleuse invention française, de ce qui explique nos succès et légitime tous les espoirs : *le système D.*

Si nous avons vaincu à la Marne, en Champagne, à Verdun, à la Somme, l'on vous dira que c'est grâce à tel général, ou à Dieu, ou à notre artillerie lourde ou légère, ou à nos poilus. Evidemment, il y a un peu de vrai dans tout cela, mais la vérité totale et définitive, la voici : tout cela, c'est grâce au système D.

Vous voilà fort curieux de connaître ce mystérieux système. Le « système Dé...brouille » consiste à faire quelque chose avec rien, à saisir au vol l'occasion et la chance, à utiliser les circonstances, le terrain, les hommes et tout ce qui tombe sous la main en vue du but à atteindre. On sait combien le Français y excelle, dans les grandes comme dans les petites choses. Un général voit le défaut de la cuirasse de nos ennemis et il en profite pour culbuter leurs armées : système D. Après avoir manqué d'artillerie lourde, nous en avons à revendre : système D. Un poilu ventriloque fait prisonnier une vingtaine de Boches, en causant de loin avec des camarades imaginaires ; système D. En arrivant dans un village ravagé, nos poilus trouvent encore le moyen de se procurer de savoureux suppléments à l'ordinaire : système D. On manque d'un objet quelconque, bouchon de bidon, couteau ou godasse, et on le ramasse dans le fossé, qui est proprement la boutique du guerrier : système D.



Pionniers de l'écologie, en lutte pour le partage de compétences et contre la concurrence et les inégalités sociales, les artisans de *Arts & Crafts* souhaitent une société en accord avec la nature, source d'inspiration d'un grand nombre de leurs réalisations. Tapisseries, meubles, poteries, vaisselles abondent de motifs végétaux. En cohérence avec leurs revendications politiques, ils s'éloignent des villes, créent des écoles et prônent des valeurs de travail où l'art est au centre d'une pratique manuelle restée en contact permanent avec la nature.

C'est dans le premier chapitre de *La pensée sauvage* que Lévi-Strauss réhabilite l'idée de bricolage pour décrire la façon dont les sociétés primitives ont développé, sur le plan pratique, ce qu'il nomme une « science du concret » (1962 : 30-49), à savoir un classement qui interprète le monde, les êtres de la nature, les objets de l'environnement quotidien (naturel et social). Cette « pensée bricoleuse » opère selon une logique pratique reliant les êtres et les choses. Elle est un « instrument qui contient aussi des bribes et des morceaux, au moyen desquels se réalisent des arrangements structuraux » (ibid. : 51). Ces arrangements de fragments « actualisent des possibles » et projettent des modèles d'intelligibilité. En somme, l'idée de bricolage exprime la condition de l'individu ordinaire qui, dans sa vie, doit constamment composer et recomposer avec les moyens qui sont à sa disposition. Autrement dit, une forme d'intelligence pratique faite de ruses et d'astuces dont la mise en œuvre s'effectue sur le mode de l'adaptation permanente (Detienne et Vernant 2009).

Ce que la presse populaire nomme désormais le « mouvement *DIY* contemporain » donne lieu, depuis une dizaine d'années, à des modes de consommation émergents (sites Internet d'achats d'occasion, ressourceries<sup>9</sup>, SEL<sup>10</sup>) croisant l'économie et l'écologie politique et révélant en même temps sa place dans le « nouvel esprit du capitalisme » que décrivent Luc Boltanski et Eve Chiapello (1999). Pour autant, le *DIY* ne se réduit pas à un élément du capitalisme en réseau ou à une critique marginale et fortement politisée de la société de consommation. Avec les usages démocratisés de la consommation collaborative et l'économie du partage, le *DIY* dessine également d'autres formes de socialités qui reposent en particulier la question du lien entre production et consommation. Situé dans un contexte politique et social où se mêlent crise économique et problématiques écologiques nouvelles, le *DIY* contemporain se

---

<sup>9</sup> Lieux associatifs accueillant un espace de stockage et de distribution d'objets et de matériel issus de la récupération.

<sup>10</sup> Système d'Echange Local : association à but non lucratif, qui met en place un réseau d'échanges, d'amitié et d'entraide dans un quartier, une ville ou une région.

présente comme une volonté de recherche d'alternatives concrètes qui s'inscrit tout à la fois dans la filiation et dans la ré-exploration des pistes empruntées par les mouvements historiques qui l'ont précédé. « Obsolescence programmée », « décroissance », constituent désormais la reformulation, dans des termes actuels, de la critique radicale de la société du travail et de la marchandise menée par les communautés utopiques dans les années 1970.





# CHAPITRE 4

## DU VÉHICULE DE TRANSPORT À L'HABITAT MOBILE

« Un canoë est un élément de la culture matérielle, et comme tel, on peut le décrire, le photographier, et même l'exposer dans un musée. Mais – et c'est une vérité trop souvent négligée – la réalité ethnographique du canoë demeure fort étrangère à qui l'étudie hors de son cadre naturel, même s'il a sous les yeux un parfait spécimen. [...] Des données sociologiques complémentaires, par exemple, sur qui possède, qui fabrique et qui emploie la pirogue ; des renseignements sur les cérémonies et les pratiques qui accompagnent cette construction, une sorte de vie type et d'histoire d'un canoë – toutes ces précisions permettent de mieux saisir encore ce que sa pirogue représente vraiment pour l'indigène. [Car] pour un marin, son bateau est bien plus qu'un simple morceau de matière façonnée. Pour l'indigène comme pour le matelot blanc, toute embarcation est auréolée d'une légende, faite de traditions et d'aventures personnelles. C'est un objet de culte et d'admiration, une chose vivante, qui a son individualité propre. »

(Malinowski 1989 [1922]: 64)

## 4.1. Itinéraire d'une transformation

Les carrières d'habitants mobiles retranscrites dans le second chapitre de ce travail ainsi que les quelques fragments de mon journal de terrain retraçant la recherche et la fabrication d'un outil adapté à l'appréhension de mon objet d'étude révèlent l'importance d'un acteur central de cette recherche : le camion. En découvrant les mots de Malinowski sur le canoë, je ne peux m'empêcher d'y entrevoir quelques parallèles avec les vaisseaux roulants accostés aux bas-côtés des routes de mon terrain. Presqu'un siècle d'histoire sépare ces deux objets faisant de la pirogue un objet presque archaïque à côté du plus contemporain camion aménagé. Du point de vue de l'appréhension du « fait technique » comme objet de recherche, je pense néanmoins que plus d'une chose les rapprochent.

Premièrement, les actes techniques qui sous-tendent la transformation d'un véhicule de transport en habitat roulant ne prennent sens que situés dans une trame serrée et diversifiée d'acteurs (humains et non humains), de ressources, de lieux, de compétences et d'échanges dans laquelle ils sont enserrés. Il y a les matériaux déjà existants, la structure que forment la carrosserie et le châssis. Il y a les composants achetés ou récupérés ici ou là, en chemin, sur le bord de la route ou sur un autre camion qu'il faudra adapter pour le projet en question (plaque de métal, panneaux de bois). Deuxièmement, il s'agit en outre d'acquiescer des objets préfabriqués chez un revendeur spécialisé qui viendront s'encastrer de manière presque parfaite dans l'agencement général. Certains matériaux aux propriétés particulières (rigidité, légèreté, étanchéité), comme une collection d'entités hétéroclites, accepteront enfin d'être traduits, détournés, disposés, agencés pour concevoir des objets au cours d'un véritable processus d'entrelacement. Aménager son camion consiste ainsi en un art de l'assemblage. Cet assemblage requiert les compétences et les connaissances techniques du

mécanicien, du designer, du plombier, de l'ébéniste, de l'électricien autant que de l'artiste. Au fil de ce mouvement entre les corps, les artefacts et les matières, l'apprentissage consiste par ailleurs en un art du cheminement et se constitue, de fait, chemin faisant.

Dans ce chapitre entièrement consacré à l'habitat, j'argumente que le processus que constitue la transformation d'un véhicule en habitat est loin d'être anodin puisqu'il participe de la construction de l'expérience, voire de l'*ethos* de l'habitant itinérant (Greiller et Reitz 2014; Reitz 2014; Carmo et al. 2015). Aussi, pour emprunter au vocabulaire de l'architecture et de la construction, ce chapitre prend le processus de transformation du véhicule de transport en habitat mobile comme « trame structurale » et met en relief quelques-uns des enjeux socio-techniques centraux de l'habiter mobile en camion. En effet, la décision de vivre en camion implique une série de négociations entre ce à quoi l'individu aspire, ce dont il a besoin et ce dont il dispose. Ce travail d'arbitrage, et c'est précisément ce dont je rendrai compte tout au long de ce chapitre, se joue à toutes les étapes de la transformation : achat, conceptualisation, préparation de l'habitacle, aménagement intérieur. À cet égard, la constitution de l'habitat se présente comme un enchaînement de micro-projets au cours desquels il s'agira pour l'habitant de procéder à une évaluation et une mise en correspondance de ses projets futurs, de ses besoins (en terme de confort, d'autonomie, de mobilité) et des ressources dont il dispose. Ces ressources d'ordre économique, social et matériel incluent également une large palette de compétences et de savoir-faire, principalement techniques. En tant que mise en forme à partir de ressources et de moyens divers, cette transformation constitue une démarche à part entière qui nécessite en outre une capacité d'anticipation et de coordination.

Ma tâche consistera donc à retracer cet itinéraire des pratiques et des techniques en suivant, à chacune des étapes de leur mise en œuvre, les façons dont les habitants opèrent des choix et mobilisent leurs compétences pour trouver les méthodes et outils appropriés, relever les défis techniques, contourner les problèmes et inventer des solutions. Pour ce faire, j'appuierai ma description et mon analyse sur un ensemble d'éléments ethnographiques (récits, illustrations) recueillis lors d'échanges avec quelques habitants et par l'observation de plusieurs itinéraires de camions.

## 4.2. Typologie d'habitats-camions

Avant toute chose, et afin de présenter un panorama des possibles pour le lecteur novice en la matière, il me paraît nécessaire de dessiner les contours de quatre figures types de véhicules aménagés. La typologie présentée se présente sous la forme d'un gradient établi à partir de la taille<sup>1</sup> de l'habitat (S, M, L, XL). Chacun des formats présentés intègre en outre les trois paramètres significatifs que sont l'autonomie, le confort et la mobilité. Enfin, l'aisance d'accès à chacun de ces trois paramètres est indiquée par une valeur indicative (+, ++, +++). La variable « taille » ainsi que les trois paramètres ont été retenus suite à mes échanges avec les habitants rencontrés et renvoient en creux à des besoins, des compétences, des rêves, des goûts et des habitudes de consommation, des usages, des pratiques, notamment en terme de mobilité spatiale. En règle générale, mes observations sont arrivées à la conclusion que plus le véhicule est grand, plus il est confortable et autonome. Plus le confort et l'autonomie sont importants, plus la mobilité est réduite.

---

<sup>1</sup> Etablie par l'architecte Sophie Greiller dans le cadre du projet « no land's man », cette dénomination S/M/L/XL est un clin d'oeil au titre de l'ouvrage éponyme publié en 1995 de Bruce Mau et Rem Koolhaas *S/M/L/XL*.



## S//petit utilitaire, break ou petit van

PTAC<sup>2</sup> moins 3.5 tonnes, permis B

CONFORT+

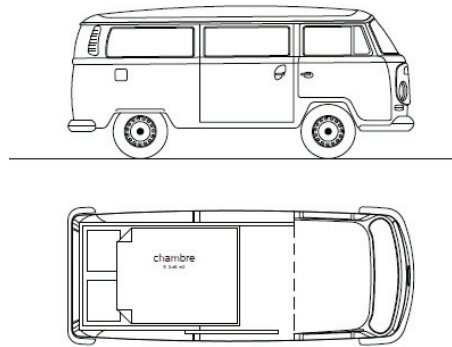
AUTONOMIE+

MOBILITE+++

La figure type S est un véhicule léger d'une hauteur totale inférieure ou égale à deux mètres. Sa taille lui permet de bénéficier des opportunités de stationnement dans un maximum de parkings, une circulation facilitée à travers tout type d'espace (et particulièrement en centre-ville), ce qui lui confère une grande discrétion sur les espaces publics. Ayant l'avantage de consommer très peu de carburant, sa capacité de mobilité est très importante. Du point de vue de l'usage, il permet à son occupant de s'assurer en priorité de bonnes nuits de sommeil. Son équipement est minimal et simplifié au maximum : un matelas posé à même la caisse ou une couchette d'appoint escamotable en banquette, un duvet comme source de chaleur, une table et une ou deux chaises pliantes. En guise de cuisine, un réchaud à gaz, de la vaisselle en plastique, une cafetière italienne, une ou deux casseroles ainsi qu'une glacière électrique. L'éclairage se fait à la lampe à pétrole ou à la lampe frontale. L'alimentation en eau est assurée au moyen de jerricanes d'eau, ce qui autorise au mieux une toilette rudimentaire. Du fait de la taille réduite de l'habitacle, les inconvénients sont nombreux et affectent surtout le degré de confort et d'autonomie de ce type de véhicule : faible distinction des espaces, manque ou absence de place pour les équipements embarqués (tels que poêle à bois, panneaux solaires, etc.), impossibilité de se tenir debout ou d'accueillir des invités, réalisation de la plupart des activités à l'extérieur de l'habitacle telles que la toilette quotidienne (dans les sanitaires publics ou dans les points d'eau en pleine nature) ou l'accès aux commodités (dans les bars, la nature ou les sanitaires publics), etc.

---

<sup>2</sup> « Poids Total Autorisé en Charge ». Il s'agit du poids limite du véhicule additionné à ce qu'il y a dedans. Celui-ci ne doit pas dépasser 3.5 tonnes pour un véhicule dit « léger » (permis B). Au delà de 3.5 tonnes, il entre dans la catégorie poids lourd et exige dès lors la possession d'un permis C1, si le poids du véhicule est compris entre 3,5 et 7,5 tonnes, un permis C, pour un véhicule jusqu'à 19 tonnes.



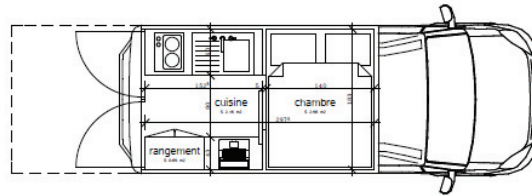
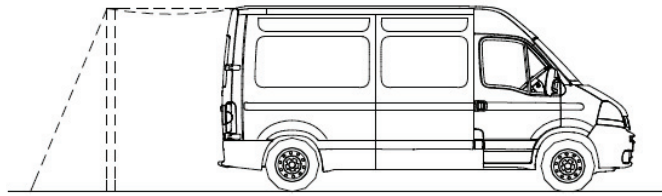
## M//Van, petit camping-car, camionnette version fourgon ou caisse (isotherme)

PTAC moins 3.5 tonnes, permis B

CONFORT++      AUTONOMIE++      MOBILITE+++

La figure type M, à l'image du modèle S, est un véhicule léger d'une hauteur totale inférieure ou égale à deux mètres. Sa taille lui permet de bénéficier des opportunités de stationnement dans un maximum de parkings, une circulation facilitée à travers tout type d'espace (et particulièrement en centre-ville), ce qui lui confère une grande discrétion sur les espaces publics. Ayant l'avantage de consommer peu de carburant, sa capacité de mobilité est également très importante. Du point de vue de l'usage, il permet à son occupant de s'assurer de bonnes nuits de sommeil tout en bénéficiant d'un espace pour pouvoir cuisiner et manger à l'intérieur de l'habitacle. Souvent un peu plus haut que le modèle S, il gagne ainsi en confort (il est souvent possible de s'y tenir debout) et en espaces dédiés aux rangements. Son équipement reste basique, bien que le gain d'espace permette d'y embarquer quelques éléments d'équipements plus perfectionnés : le lit est désormais convertible en banquette pour permettre, temporairement, l'ouverture d'un espace dédié à la préparation des repas. Le coin cuisine est équipé d'un réchaud à gaz, d'un petit évier, d'une table coulissante ou pivotante ainsi que d'un frigidaire de type *Trimixte*<sup>TM</sup> (fonctionnant à la fois au gaz, batteries ou électricité) adapté aux camping-cars. L'énergie nécessaire à l'éclairage (spots LED) est tirée de la batterie auxiliaire du véhicule. Le chauffage est assuré par un duvet de bonne qualité ainsi que par un petit chauffage d'appoint (à gaz ou électrique) de type *Truma*<sup>TM</sup>. L'alimentation en eau est assurée au moyen de jerricanes d'eau (possibilités d'en stocker plusieurs). Parfois on peut trouver un espace douche réversible à l'entrée du véhicule ainsi que des toilettes sèches qui permettent un certain gain d'autonomie. Si le volume total est plus important que dans la figure type S, ce modèle reste avant tout destiné à un occupant unique. Il reste encore difficile d'y accueillir des invités.





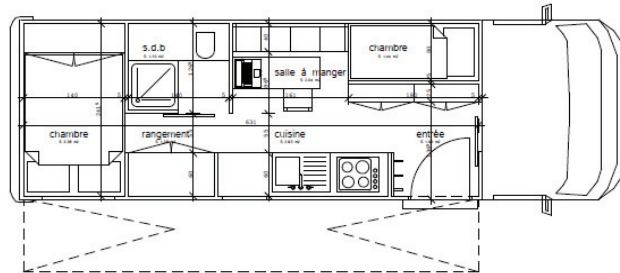
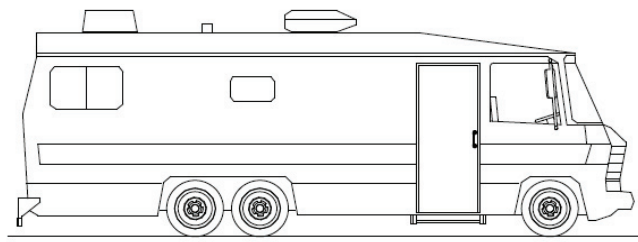
## **L//campings-cars, camionnettes de transports (caisses isothermes)**

PTAC entre 3.5 et 7.5 tonnes, permis C I

CONFORT+++      AUTONOMIE+++      MOBILITE++

La figure type L entre dans la catégorie des poids lourds. Sa taille offre un bon compromis en terme de confort et d'autonomie. Premièrement, sa hauteur permet l'aménagement d'un double plancher sur une partie ou l'ensemble de la surface habitable. Ce gain d'espace pourra être mobilisé pour stocker du matériel divers ainsi que la cuve (d'une capacité pouvant atteindre 200 à 500 litres en fonction du poids variable du reste de l'aménagement), un réservoir d'eaux grises (pour la douche et le lavabo) ainsi qu'un espace pour un petit parc de batteries. Deuxièmement, l'ensemble de la surface devient disponible pour y articuler les différentes cellules de vie (chambre et cuisine). Cette distinction plus marquée des espaces ouvre ainsi la possibilité d'accueillir la vie de deux personnes au quotidien. Du côté de la cuisine, les équipements se diversifient encore davantage : à côté de l'évier, du petit frigo, une gazinière remplace le réchaud. Du point de vue du chauffage et de l'énergie, le volume de l'habitable devient suffisamment important pour investir dans un petit poêle à bois de type *Godin*™, un chauffe-eau ainsi que dans un ou deux panneaux solaires qui seront fixés sur le toit. En revanche, la hauteur totale du véhicule pouvant dépasser les deux mètres, les contraintes se traduisent principalement en termes d'opportunités de stationnement sur un certain nombre de parkings (supermarchés, bords de mer, lieux touristiques) du fait de la multiplication sur les communes des divers gabarits et barres de hauteur. Son poids contribue également à faire grimper les dépenses en terme de consommation de carburant. En tant que poids lourd, un contrôle technique est rendu obligatoire tous les ans (et non pas tous les deux ans comme dans le cas des véhicules légers), ce qui a un coût.





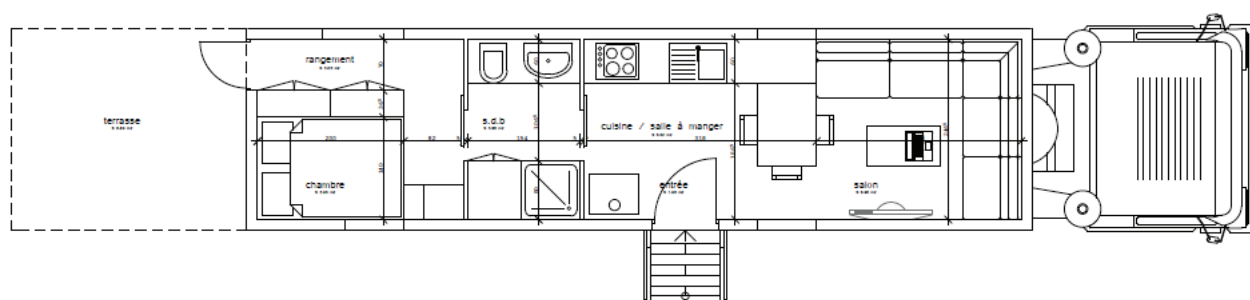
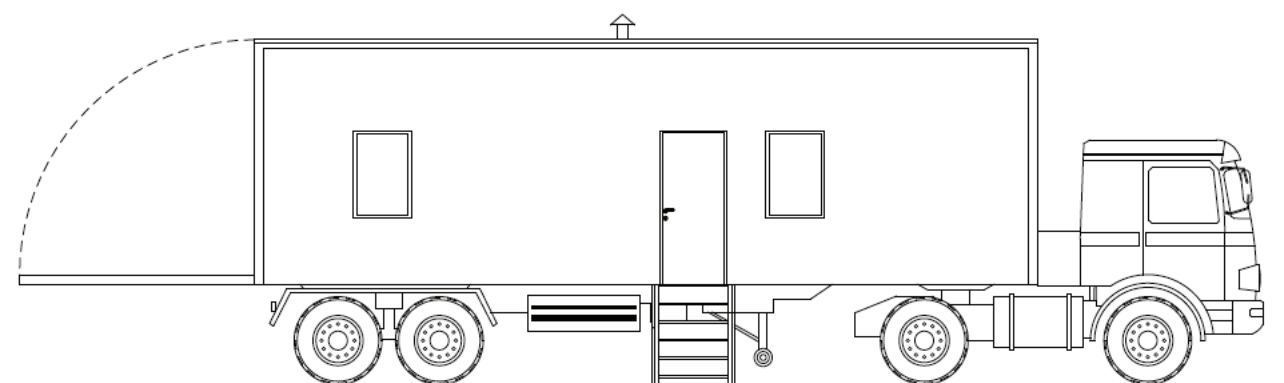


## **XL//cars scolaires, gros véhicules de transport de marchandises, vans à chevaux**

PTAC entre 7.5 et 19 tonnes, permis C

CONFORT +++      AUTONOMIE +++      MOBILITE +

La figure type XL, de part son volume ainsi que sa grande capacité de portage, offre de nombreux potentiels en termes de confort et d'autonomie puisqu'elle bénéficie d'une surface d'habitation pouvant atteindre les 20m<sup>2</sup> selon le modèle du véhicule. En plus de la chambre et de la cuisine, l'intégration d'un espace de détente rend possible la vie de famille (avec enfants en bas âge surtout) et augmente la capacité d'accueil voire de couchage pour des invités (banquettes convertibles ou lits superposés). Dans le cas de longs véhicules, un coin atelier pourra même être aménagé à l'arrière afin d'y entreposer des outils, une moto ou une bicyclette, une petite réserve de bois). Le confort sera élargi avec l'intégration d'un bac à douche et des commodités dans un espace physiquement cloisonné par un panneau. Comme le modèle L, sa hauteur permet l'aménagement d'un double plancher sur une partie ou l'ensemble de la surface habitable. Ce gain d'espace sera mobilisé pour stocker du matériel divers ainsi que la cuve (d'une capacité pouvant atteindre 500 à 1 000 litres), un réservoir d'eaux grises ainsi qu'un espace pour un bon parc de batteries (capable de stocker l'énergie de plusieurs panneaux photovoltaïques). Sa grande capacité de portage offre également la possibilité de multiplier les potentialités de rangements et de stockage (par exemples dans des caisses fixées à l'extérieur de l'habitacle). La palette d'équipements embarqués est rendue plus sophistiquée comprenant à la fois une cuisine toute équipée (gazinière, évier, frigidaire), un chauffe-eau, une machine à laver le linge, un système de sonorisation, une télévision, un poêle à bois, etc. S'agissant de véhicules dont le PTAC dépasse les 7.5 tonnes, leur conduite nécessite un permis C, ce qui incombe une formation technique ainsi qu'un investissement financier relativement important (environ 2000 euros). La consommation de carburant pouvant atteindre, selon les véhicules et la conduite, jusqu'à 25 litres au cent, le potentiel de mobilité du véhicule s'articule dès lors au budget de l'occupant et peut, selon les situations, le contraindre à l'immobilité. Outre une limitation des opportunités de stationnement, ces types de véhicules subissent un accès réglementé sur certaines routes et sur certains lieux (en particulier les centres ville). Des investissements annexes sont également à prendre en compte tels qu'une tarification plus élevée, entre autres, sur les péages, les pièces mécaniques et les réparations, une taxe à l'essieu si le véhicule en possède plus de deux, etc.





### 4.3. Achat du camion

*« J'ai vendu ma voiture, j'ai vendu des petits meubles, trois fois rien, mais j'ai pu accumuler des sous et après j'ai cherché pleins de trucs et j'ai désespéré en me disant « mais c'est pas possible, je le prends vide, je le prends aménagés ? Je prends un camping-car, je prends un camion ? Et la taille ? Et pour le conduire, l'entretenir ? » Mécaniquement, j'y connais rien, enfin presque rien. Voilà, 30'000 questions mais bon, j'avais 3'000 euros donc ça a réduit les questions. » (Gwenn)*

Constitutives de l'expérience et de l'apprentissage, la pratique d'exploration et d'investigation commencent pour beaucoup au moment de l'achat du premier camion. En remontant les parcours de mes interlocuteurs, la majorité d'entre eux m'ont rapporté avoir privilégié le choix d'un véhicule de type léger pour leur un premier achat (le plus souvent de type M). Certains évoquaient même avec une certaine nostalgie le souvenir d'avoir « démarré » par un modèle S de type *Renault Express* ou *Citroën C15* pour partir en festival ou simplement en soirée. L'acquisition d'un véhicule léger, pour des périodes temporaires au départ, relevait souvent de l'« expérience-test », pour tracer la route avant de songer éventuellement à investir ce type d'habitat sur un mode permanent. En commençant par aménager un petit modèle avec peu de connaissances, « à l'arrache », cette première expérience leur a permis, avec le recul, de se « faire la main ». Par la suite, avec l'envie d'avoir un peu plus de confort, de place et d'autonomie, la nécessité s'est alors imposée d'acquérir un véhicule plus gros et d'investir du temps et du travail dans un aménagement plus abouti.

Dans tous les cas, avant de procéder à l'achat, l'étape qui précède consiste à identifier les ressources disponibles sur le marché et saisir les opportunités. Les trouvailles se font quasi exclusivement sur le marché de l'occasion, via la mobilisation des réseaux de connaissances ou sur Internet :

« J'avais des copains qui vivent en camion et qui m'avaient dit « ouais, moi je connais machin qui vend ci, moi je connais machin qui vend ça ». Mais ça m'allait pas en fait. A chaque fois, ce qu'ils me proposaient, ça me convenait pas, ça m'allait pas. Et puis ça m'énervait qu'on me disent aussi « mais prend ça, c'est mieux ». En fait, j'aimais bien recevoir des conseils mais je voulais pas qu'on définisse pour moi ce que je voulais. Je m'étais dit, j'irai en visiter, j'irai en voir et à un moment je rentrerai dans un camion et je dirai « c'est lui ». Finalement, je l'ai trouvé sur le bon coin et je suis allée voir ce jeune, un jeune qui l'avait acheté juste pour l'été ou juste six mois pour aller en Suisse voir des copains. Il voulait un truc plus petit et qu'il allait s'aménager lui même parce qu'il se rendait compte qu'il y allait avoir plein de travaux à faire. Et du coup, quand je l'ai visité je me suis dit « ah ouais, il est bien, je veux ça ». C'est à moitié entre un camion et un camping car, un camping car pas reconnu par les assurances. Un espèce de J5 camping car de 1983 et j'en trouve pas d'autres du même style. Quand je cherche un peu sur Internet pour des modèles, des pièces, des trucs comme ça, j'en trouve pas d'autres. Le gars qui me l'a vendu, il m'a dit « c'est une sorte de hors-série », tu vois... j'y connaissais pas beaucoup quand je l'ai acheté et cette forme-là me plaisait bien parce que ça me paraissait moins encombrant que certains trucs que j'avais vu. » (Gwenn)

Les rubriques « caravanning » et « utilitaires » du site de petites annonces *leboncoin.fr*, sorte de vide grenier virtuel ou de foire contemporaine remplaçant la fonction des journaux d'annonces, est une interface qui permet les transactions entre particuliers sans passer par des entreprises professionnelles. Basé sur la proximité, c'est-à-dire que les acheteurs intéressés se rendent sur place et paient en liquide, ce site semble être le moyen le plus courant de se procurer un véhicule. Comme le rappelle Arnaud Le Marchand (2014 : 42) cette interface fonctionne sur le principe des *lemons*<sup>3</sup> du modèle de George Akerlof (1970). Sur ce marché de seconde main, face à la constante incertitude de la valeur économique du bien convoité, les acheteurs de véhicules vides et aménagés sont contraints à mobiliser aussi bien les connaissances interpersonnelles que les réseaux sociaux (principalement sur *Facebook* ou sur les forums) comme supports pour appréhender et comparer la qualité réelle des véhicules. Ces derniers constituent par ailleurs des outils de (première) mise en lien avec d'autres habitants mobiles, plus chevronnés dans ce mode de vie, voire un appui pour se convaincre lorsqu'il s'agit de faire le pas et de se lancer dans

<sup>3</sup> Akerlof décrit le marché d'occasion des automobiles américain dans lequel certains véhicules sont en bon état, et d'autres - les *lemons* - sont défectueux et comportent des problèmes cachés, connus du vendeur mais que l'acheteur ne peut découvrir avant d'avoir acheté le véhicule.

l'expérience de vie en camion. Si l'on se penche sur les prix moyens pour un véhicule vide, bien entretenu, avec un kilométrage au compteur raisonnable, les fourchettes se situent autour des 2 à 4'000 euros pour modèle S et 7 à 10'000 euros pour un modèle XL. Dans la catégorie des véhicules légers, tout en étant vivement décriés par certains (en raison de leurs prix articulés à un certain « effet de mode »), les désormais mythiques fourgons *Mercedes 508* sont très recherchés, non seulement car ils renvoient aux origines du mouvement des *free parties* mais également pour leur esthétique particulière, leur résistance et la facilité à trouver des pièces à l'étranger.

Concernant les véhicules aménagés, outre la taille, le constructeur et le kilométrage, le prix d'un camion peut varier fortement selon la provenance, la qualité et le degré d'usure des matériaux (aménagement en bois de palettes récupérées ou à partir d'essences nobles) ainsi que la présence et la qualité des divers équipements embarqués (panneaux photovoltaïques, frigidaire, chauffage, poêle à bois, etc.). Enfin, en plus du contrôle technique réglementaire et afin d'être aux normes en terme de sécurité, les propriétaires de véhicules aménagés procèdent souvent (mais pas systématiquement) à une homologation auprès du service de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL). Cette homologation permet l'obtention d'une carte grise « camping-car » (VASP camping-car) et la validation de l'ensemble des équipements et installations (mobilier, chauffage, électricité, aération, etc.). Il s'agit d'une procédure coûteuse et parfois longue mais aussi d'un choix stratégique sur lequel misent de plus en plus de résidents en camion afin de pouvoir assurer l'équipement embarqué. Ceci contribue à la fois à réduire les coûts de l'assurance de manière générale et à augmenter la valeur marchande de leur bien en cas de revente. On trouve ainsi sur le marché de seconde main des véhicules entièrement aménagés autour des 3 à 6'000 euros pour un modèle S et 15 à 20'000 pour un modèle XL. Pour la comparaison, le prix d'un camping-car neuf peut atteindre entre 50 et 100'000 euros selon la taille et le constructeur. Enfin, certains acheteurs se tournent également vers des entreprises de professionnels ou des plus petites structures associatives pour l'aménagement de leur véhicule sur mesure, autonome et clé en main<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Compter dans les 60'000 euros pour un modèle M chez *Narbonne Accessoires SA*, entre 30 et 50'000 euros pour un modèle L ou XL auprès d'associations comme *Trucks et Astuces* (<https://www.facebook.com/TrucksetAstuces/timeline> ou *Carapace Aménagement* (<http://lenoxakf.wix.com/carapace>).



Choisir le type de véhicule adapté à ses besoins consiste par ailleurs à anticiper dans les « charges » relatives aux coûts d'entretien et à la consommation courante de fluides (gaz, énergie, eau, gasoil).

*« C'est sûr qu'un poids lourd c'est plus cher qu'un véhicule léger (essence, assurance, réparation) mais c'est un choix de départ, un choix de confort et ça c'est comme dans une maison, le confort ça se paye. Il faut prévoir un véhicule (moto, voiture ou autre) à côté pour pouvoir te déplacer en ville car en poids lourd tu ne vas pas n'importe où (...) Pour l'essence... ça dépendra des kilomètres que tu fais. Nous en ce moment, c'est zéro parce qu'on reste posés six mois au même endroit, mais ça peut vite monter à 400 si on a décidé de traverser la France... Sinon c'est 60 euros d'assurance par mois, et les réparations, pareil, ultra aléatoire. Ça peut aller de zéro à... très très cher. C'est pas comme une maison avec des charges « fixes » où tu sais ce que tu vas payer à peu près en eau, électricité et divers abonnements. Tes frais en camion dépendront de toi, et de ton camion, de son entretien, de ce que tu souhaites en faire. »*

A la différence d'un logement sédentaire avec des charges fixes<sup>5</sup>, les coûts mensuels sont, comme mentionné ci-dessus par l'un de mes interlocuteurs, « ultra-aléatoires » et peuvent fluctuer de manière importante en fonction non seulement des pratiques circulatoires (en lien notamment aux diverses activités de l'occupant) mais également de la localisation du stationnement de l'habitat (plaine ou montagne, nord ou sud du territoire hexagonal), de la saison (été ou hiver), des compétences de l'habitant (particulièrement en matière de mécanique) et bien entendu des caractéristiques techniques propres au véhicule lui-même (entretien de la mécanique, consommation de carburant) ou à son aménagement (matériaux utilisés pour l'isolation, équipements embarqués, système de chauffage, bois et/ou gaz).

En somme, ce que racontent les différents éléments intervenant dans cette première étape de l'achat du camion, c'est que les pratiques observées s'inscrivent avant tout dans une rationalité calculative où les prises de décisions ne se prennent pas à la légère mais sont complètement de l'ordre du projet, du choix, du calcul des coûts, des risques et des opportunités. Le futur habitant mobile œuvre ici en fonction de projets définis, prend son temps, s'organise, se

---

<sup>5</sup> A titre indicatif, et selon mes propres estimations, le budget logement s'élève en moyenne à 600 euros par mois pour un studio en province (incluant le loyer, les charges, l'assurance logement et la taxe d'habitation), soit à peu près un demi SMIC net.

met en lien avec des pairs, examine ce qui est pour imaginer ce qui sera, tout en tâtonnant, en saisissant ou provoquant les meilleures opportunités.

## 4.4. Conceptualisation et plans de l'espace

Avant de se lancer dans la fabrication de l'aménagement à proprement parler, une étape importante consiste anticiper et planifier son occupation future de l'espace. La notion de « projet » est ici centrale. Il s'agit pour l'habitant de se projeter dans ses propres usages du quotidien et de projeter au sens de former le dessein (et le dessin) de l'organisation d'un l'espace de vie qui a pour particularité d'être extrêmement réduit. Dans le cas de Jeanne, dès que le choix de vivre en bus s'est exprimé, elle a commencé par suivre « de loin » les échanges sur un forum d'aménagement de bus pendant environ une année avant de s'y inscrire. Avant de se lancer dans l'aménagement de son bus, elle y a observé tous les trucs et astuces : types d'aménagements possibles, erreurs monumentales, passage à l'homologation. Tom, quant à lui, a procédé de la façon suivante :

*« Pour le plan général, j'avais visité quelques bus et j'avais eu des sensations en montant dans les trucs. J'en avais vu un qui avait la cuisine, le salon. C'était foutu différemment. J'avais trouvé ça bien l'impression générale. Je voulais avoir le salon ici et pas à côté de la sépa (cabine) histoire de se sentir un petit peu au centre du véhicule. Ca (entre la porte d'entrée et la chambre), c'est une zone un peu tampon j'aurai pu faire n'importe quoi. La chambre je la voulais pas au centre histoire de pas rentrer par la chambre. J'aime pas les véhicules qui ont une porte à l'arrière et puis tout le monde rentre par la chambre. C'est ma chambre personne y vas. Je l'avais décidé assez rapidement en fait. Cuisine, salon, salle de bain. Pour la SDB, j'étais obligé de la mettre là car c'était plus profond. T'as le couloir et cette zone là était plus profonde que le reste. Donc je me suis dit, ça sera impeccable parce que là (coté entrée) si tu mets ta douche t'es obligé de te baisser un peu pour te mouiller les cheveux. C'est vrai qu'au début, je voulais pas de placards en haut, je voulais pas de grosses séparations au milieu. Ca a pas bougé. Dès le début je me suis dit ça sera comme ça. »*

Une fois pensé le découpage de l'espace intérieur<sup>6</sup> dans les grandes lignes, des dizaines de croquis à la main et plans divers ont parfois été nécessaires pour aboutir au design final comprenant également les ouvertures (portes, fenêtres) ainsi que les espaces de montage et de stockage pour l'équipement technique. La maison roulante n'ayant pas de cave dans laquelle on pourrait remiser le chauffage, le courant ne sortant pas tout seul de la prise, l'eau ne coulant pas du mur et les eaux usées ne disparaissant pas simplement dans les conduites d'évacuation, il faut en effet prévoir des endroits où tout ce qui est lourd et sensible dans un véhicule pourra être installé et protégé du froid ainsi que de la poussière. Afin de définir au mieux les dimensions de l'espace habitable et de pouvoir quantifier les matériaux (bois, isolant, etc.) nécessaires à sa conception, il peut être très utile de réaliser un modèle en trois dimensions. L'utilisation par mes interlocuteurs d'un logiciel de modélisation 3D (du type *SketchUp*) s'est avérée assez répandue. A la fois gratuit et très intuitif, il permet de concevoir par le dessin, de retravailler un modèle très simplement, d'imaginer les circuits et les structures. Une fois le projet défini, et comme me le rappelait l'une de mes interlocutrices, « le plus important, c'est de se lancer ! ».

---

<sup>6</sup> Toujours dans des termes prenant pour référence la maison sédentaire. On parle ainsi de salon, de cuisine, de chambre, de salle de bain, d'atelier, de garage, etc.

## 4.5. Fragiles et (in)visibles coquilles: histoires de carrosseries

Quand je rencontre Tom pour la première fois au printemps 2014, il vient de terminer la carrosserie de son *SETRA 215UL* sur laquelle il a travaillé pendant plusieurs mois, en grande partie l'hiver, sous la pluie. Après avoir aménagé et vécu quelques années dans son *Mercedes 310D 37*, il s'est lancé dans le projet d'aménagement d'un bus dans lequel il compte vivre à l'année dans la région de Bordeaux. Comme il est de coutume dans un tel projet, il a commencé par les travaux extérieurs afin de rendre l'habitacle étanche. Dans le cas présent, il a fallu dans un premier temps retirer les nombreuses fenêtres latérales existantes puis souder des renforts aux endroits où ces dernières ont été retirées afin de conserver la résistance de la structure de la carrosserie. Une fois cette étape terminée, il s'agit ensuite de procéder à la découpe puis à la pose des tôles. Pour éviter les problèmes de corrosion, Tom a choisi des plaques de tôle électrozinguée qui ont l'avantage de ne pas rouiller. Dans un premier temps, celles-ci sont fixées à la colle *Sika®* puis rivetées ou soudées, selon les cas. Notre apprenti carrossier s'est quant à lui armé de patience et a solidarisé, une après une, ses tôles à la carrosserie en posant un rivet tous les 7-8 cm au moyen d'un outil spécifiquement adapté à cette tâche, la pince à riveter qui permet d'aplatir l'autre extrémité de la pièce par écrasement. Une fois ce long travail achevé, il s'agit de procéder aux diverses ouvertures destinées aux fenêtres ou aux éventuelles portes, réhausses ou modification du profil du véhicule. Selon les goûts et les moyens, les fenêtres (et les portes) sont choisies dans la gamme des produits du bâtiment comme du caravanning. Les anciennes caravanes sont à ce propos toujours une ressource potentielle de récupération pour qui veut acquérir gratuitement toute sorte de pièces adaptables à l'amé-

nagement du camion (fenêtres, coupoles, meubles, etc.). A l'arrière de son bus, Tom a également découpé la tôle et repositionné la grande fenêtre, ce qui, à ses yeux, change énormément le profil du véhicule. Il avait même imaginé, souligne-t-il, une forme moins classique encore avec un système de mini balcon et de fenêtres amovibles. Comme avec l'aménagement de son *Mercedes*, il évoque le côté frustrant du fait qu'une grande partie du travail réalisé ne se voit pas. Quand il montre à son entourage l'avancement de son camion, les gens ne se rendent pas compte du travail réalisé et des heures passées dessus. Ayant terminé cette étape, il est aujourd'hui content d'avoir enfin pu entamer la partie intérieure de l'aménagement car l'avancement des travaux est désormais tout de suite plus visible, ce qui lui procure plus de satisfaction, d'autant plus qu'il est seul sur le chantier.

Exposés 365 jours par an aux aléas de la météorologie (température, humidité, etc.) les matériaux qui constituent la carrosserie des véhicules (le métal et le plastique) subissent des dégâts importants dans la durée, causés principalement par l'humidité et les UV. Il est donc important pour les occupants de porter une attention particulière à ce qui deviendra bientôt le toit au dessus de sa tête. La rouille est ici le principal ennemi à combattre. Je recueille la recette précise de Nico, expert en la matière. La première étape consiste à masquer les surfaces de la carrosserie qui ne seront pas travaillées avec du film plastique insensible et du scotch kraft (car les surfaces seront ensuite nettoyées à l'eau). Sur les zones les plus endommagées, il s'agira d'abord de dégrossir en grattant ou brossant à la brosse métallique de façon à faire tomber tout ce qui s'effrite. Traiter ensuite avec du « destructeur de rouille », puis deux couches de convertisseur de rouille (type *Frameto*®) avant de terminer par deux couches d'une peinture anti-rouille. Poncer en diminuant le grain progressivement jusqu'au 120/220. En cas de creux, de bosses (par ex. rivets) ou de rayures, utiliser du mastic polyester de rebouchage standard. Laisser sécher quatre heures et poncer à sec jusqu'à obtenir une surface lisse. Enfin, passer plusieurs couches minces d'apprêt à la bombe en laissant « mater » entre chaque couche puis dépolir l'apprêt avec du papier à poncer fin. Entre chaque étape, ne pas oublier pas de nettoyer à l'éponge abrasive (« dégraisser ») la surface travaillée avec de l'eau chaude et du produit vaisselle.

Le véhicule désormais complètement étanche, reste encore en suspend la question de la peinture qui est loin d'être anodine. Je n'entrerai pas ici dans



les détails budgétaires de même que sur les dimensions techniques de la peinture automobile, ce qui nous emmèneraient encore dans d'autres mondes passionnants. Je préfère plutôt, pour terminer, évoquer brièvement la question de la visibilité du véhicule aménagé dans l'espace public<sup>7</sup>. Pour résumer à gros traits, cette question se pose, explicitement ou tacitement selon les cas, en termes de stratégie d'exposition ou de dissimulation. Certains opteront pour un mode esthétique (choix de couleurs vives, dessins stylisés, messages inscrits à même la carrosserie) pour permettre une identification plus facile ou comme moyen d'affirmation voire de revendication d'un certain mode de vie en regard du monde social environnant. D'autres préféreront en revanche « s'éviter les emmerdes » et privilégieront au contraire le mode « camouflage » afin de passer inaperçus en se fondant dans l'environnement (conservation des motifs d'origines imprimés sur la carrosserie, peintures uniformes aux teintes neutre, blanc, kaki, gris, bleu-gris, limitations des ouvertures fenêtres, voire choix délibéré du camping-car dans certains cas). Dans le climat actuel, nous y reviendrons, la tendance se dirige davantage vers la dissimulation.

---

<sup>7</sup> Question sur laquelle je reviendrai par ailleurs dans le dernier chapitre de ce travail en abordant sa dimension plus spatio-politique.

## 4.6. Aménager son véhicule : entre autonomie, confort, esthétique et liberté

L'aménagement intérieur du véhicule est évidemment une étape importante de l'itinéraire de transformation puisqu'il s'agit d'articuler une large gamme de paramètres avec un budget. De la même façon qu'au moment de l'achat, tout est affaire de négociation entre un projet (des aspirations), des besoins et des ressources (économiques, matérielles, techniques). Ceci influera sur le choix des matériaux et des équipements, les méthodes de fabrication, les possibilités de création. Dans le cas où le futur occupant souhaite partir d'une structure vide, les variables citées plus haut s'articuleront également à ses compétences préalables ainsi qu'au temps à disposition pour réaliser le travail. Pour se faire une idée, il faut compter pour un véhicule léger autour de trois mois à temps plein pour un amateur de bricolage. Les travaux, suivant les cas, peuvent s'étendre à une année pour un modèle XL, lorsqu'ils se combinent à d'autres activités, professionnelles notamment.

Prenons pour exemple le cas de Damien et Lucie. Début 2012, ils s'achètent ensemble un *Renault G230* de 19 tonnes d'occasion utilisé à l'origine pour le transport de chevaux dans un manège. Damien a déjà vécu sur la route une petite dizaine d'années et s'est déjà aménagé plusieurs camions. Ils viennent de se mettre en couple au moment de l'achat. Damien a une petite fille de quatre ans. Pour lui, ce projet d'aménagement de camion représente une grande fierté. « *C'est mon dernier camion ; le plus volumineux, le plus planifié, celui pour lequel j'ai investi le plus de thunes, pour du beau matériel et des équipements neufs* ». Ses affaires éparpillées à gauche et à droite depuis bientôt une année, il se réjouit déjà de pouvoir les ranger toutes au même endroit, dans des placards et non plus dans des cartons. Après avoir économisé en travaillant à plein temps pen-

dant une année, Damien et Lucie ont pu mettre suffisamment d'économies de côté pour se lancer dans les travaux dans le courant de l'été 2013. Au départ, le budget qu'ils avaient estimé tournait autour des 12'000 euros pour l'aménagement uniquement, sans compter l'achat du camion (4'000 euros), la carrosserie et la fabrication de soutes par un ferronnier (1'500 euros). En avril 2014, juste avant que son chômage ne se termine et que Damien reprenne le boulot sur Marseille, le camion est finalisé. Ils comptabilisent en tout neuf mois de travaux et un investissement total de 22'000 euros environ.

#### 4.6.1. Isolation, électricité, plomberie

En matière d'autonomie et de confort, trois points centraux sont au cœur des préoccupations de chaque routard au moment de se lancer dans les travaux : l'isolation thermique, l'énergie et l'eau. Qu'il s'agisse de produire de l'énergie, d'emmagasiner, de conserver ou de rejeter de la chaleur ou des fluides, la tâche du futur occupant consiste ici principalement à extraire la qualité des objets et des matériaux (efficacité, dureté, épaisseur, poids, forme, etc.) et à relier ces qualités à un projet précis, tout en maîtrisant les éléments environnants.

En comparaison avec une caravane ou un camping-car<sup>8</sup>, tous deux conçus pour y séjourner quelques semaines par année (essentiellement durant la saison estivale), un véhicule spécifiquement aménagé pour y vivre 365 jours par an offre de multiples avantages en terme de solidité et de durabilité dans le temps. Au niveau de l'isolation thermique, le choix des matériaux, au delà de leur capacité isolante, se joue autant autour des enjeux de prix, de poids, d'épaisseur que de provenance des matériaux. Dans tous les cas, ce choix se portera sur des produits destinés à l'isolation de bâtiments. La laine de verre, bien que légère et peu chère, est de moins en moins utilisée car elle est sensible à l'humidité et s'imbibe d'eau rapidement. Les multicouches et multi-composants, très souvent utilisés dans l'aménagement de modèle S ou M, ont l'avantage d'être à la fois léger et très fin mais leur coût est relativement élevé en regard de leur capacité isolante. Tom a choisi quant à lui des panneaux de polystyrène extrudé (type *Styrodur*®) qu'il posera en deux couches. Très abordable en regard de son prix et des nombreuses possibilités de récupération sur les chantiers de construc-

---

<sup>8</sup> L'accent est mis sur la légèreté et la fonctionnalité. Il y a donc un gain de place et de poids, mais au détriment de la solidité, de la durabilité et de la qualité des matériaux (revêtement plastique et isolation assez sommaire).

tion, il constitue également une option efficace en matière de durabilité et de poids. Mais le « top du top », comme me le suggère Marco, ce sont les isolants bâtiments naturels à base de chanvre, de bois ou de liège. Pour être « en accord avec ses valeurs écolo », il a donc opté pour un isolant en fibre de bois et laine de chanvre. Bien que plus onéreux (25-30 euros le m<sup>2</sup>), l'association de ces deux composants garantissent une protection thermique et phonique assez efficace. La fibre de bois régule efficacement la température intérieure en été comme en hiver, tandis que le chanvre absorbe l'humidité ambiante et la restitue naturellement.

Peu importe son type, la pose de l'isolant se fait généralement selon les mêmes principes. Après avoir mis une couche protectrice sur la tôle intérieure de la caisse (type peinture anticorrosion), l'important est de penser à laisser des vides d'air de part et d'autre de l'isolant. L'air est en effet le meilleur des isolants. La plupart des matériaux en ont d'ailleurs besoin pour être efficace. Toutes les caisses sont bien entendu différentes. Il faudra néanmoins s'adapter et prendre appui sur cette structure qui fera office de base pour tout le reste de l'aménagement. Afin de ne pas toucher aux montants de la caisse (et éviter ainsi les risques de corrosion), il est préférable de doubler chaque montant d'environ 20mm avec des liteaux de la même épaisseur. Ceci permet à la fois de mobiliser les éléments porteurs de la structure existante et de fixer ensuite toute une série de choses, à commencer par l'isolant. Afin de respecter le principe du vide d'air, remettre ensuite un lattage d'une épaisseur d'environ 20mm et fixer enfin l'habillage (lambris ou contre-plaqué généralement). Pour réaliser cette tâche rapidement, le cloueur pneumatique est une arme redoutable. Afin de limiter sur le poids et en fonction de ce que l'on compte fixer dessus, il faut ici jouer sur diverses épaisseurs de panneau d'habillage. Une bonne épaisseur au sol avec un quadrillage du lattage assez rapproché permet d'éviter les grincements à chaque pas. Afin d'éviter la condensation, la ventilation de l'air est quelque chose d'essentiel tout particulièrement dans un espace réduit comme celui d'un camion. Il suffit pour cela d'installer quelques points d'aération pour que l'air circule au mieux.

Passons maintenant à l'installation de l'électricité, autrement dit ce qui permettra la production, la transformation et le stockage de l'énergie qui rendra l'habitat plus ou moins autonome et rendra ainsi le quotidien de son occupant plus confortable. Tous les appareils électriques susceptibles d'équiper une habitation (réfrigérateur, congélateur, machine à laver, aspirateur, lave vaisselle,

imprimante, mixer, chaîne hifi, télévision, etc.) fonctionnent en 220V courant alternatif sinusoïdal. Dans les véhicules automobiles, c'est en revanche du 12V courant continu qui est utilisé. Si les prises électriques 12V rechargent nos appareils dits « mobiles » (téléphones, tablettes, liseuses, lecteur MP3), tous les autres appareils électriques nécessitent l'utilisation d'un convertisseur pour les alimenter. Aussi, lorsqu'un véhicule se transforme en habitation équipée, mettre en place un système d'alimentation électrique pour son camion consiste en un travail d'adaptation technique complexe (presque autant que pour une installation domestique) voire parfois dangereux (pour qui ne possède aucune notion en matière d'électricité). Sans entrer ici dans les détails, un panorama des équipements et de leurs raccordements en système (figure n°3) nous permet d'entrevoir l'étendue des possibilités en matière d'alimentation ainsi que la technicité et la complexité de l'entreprise. Ce schéma regroupe ici des équipements considérés comme grand public, techniquement et financièrement accessibles. Pour des faibles besoins en énergie, une ou plusieurs batteries auxiliaires seront suffisantes pour s'éclairer un peu et recharger son portable. L'acquisition d'un coupleur séparateur (22) permettra de coupler la batterie auxiliaire (20) à la batterie de démarrage (24). Ainsi, lorsque le moteur est en marche, l'alternateur (25) recharge la batterie de démarrage, puis, lorsque celle-ci atteint sa tension maximale, le coupleur ouvre le circuit pour charger la batterie auxiliaire. Ce dispositif permet de conserver la batterie de démarrage intacte même si la batterie auxiliaire se trouve complètement déchargée et vice versa. Le convertisseur 12V/220V (11) transformera le courant 12/24/48V continu en 220V alternatif. En installant une prise extérieure étanche, il sera possible d'y brancher un groupe électrogène ou de se raccorder à une prise secteur (chez un particulier, dans un camping, sur les aires de stationnement camping-car, etc). Dans ce cas, il est nécessaire d'installer un chargeur embarqué (18) afin de charger les batteries et d'alimenter l'installation lorsque celle-ci est connectée à une source extérieure, groupe électrogène ou prise secteur (17). Pour être plus autonome par rapport au réseau, les panneaux photovoltaïques (1) sont une option largement partagée par les routards. Ils consistent en un assemblage de cellules de silicium connectées les unes aux autres. Il existe trois types de cellules différentes (monocristallin, polycristallin, silicium amorphe) chacun possédant ses caractéristiques propres, ses avantages (rendement de conversion, accessibilité sur le marché, efficacité dans le temps) et ses inconvénients (coût élevé, faible rendement, éclairage faible ou diffus). L'énergie produite par les panneaux est gérée par un régulateur de charge solaire (7) qui va se charger de

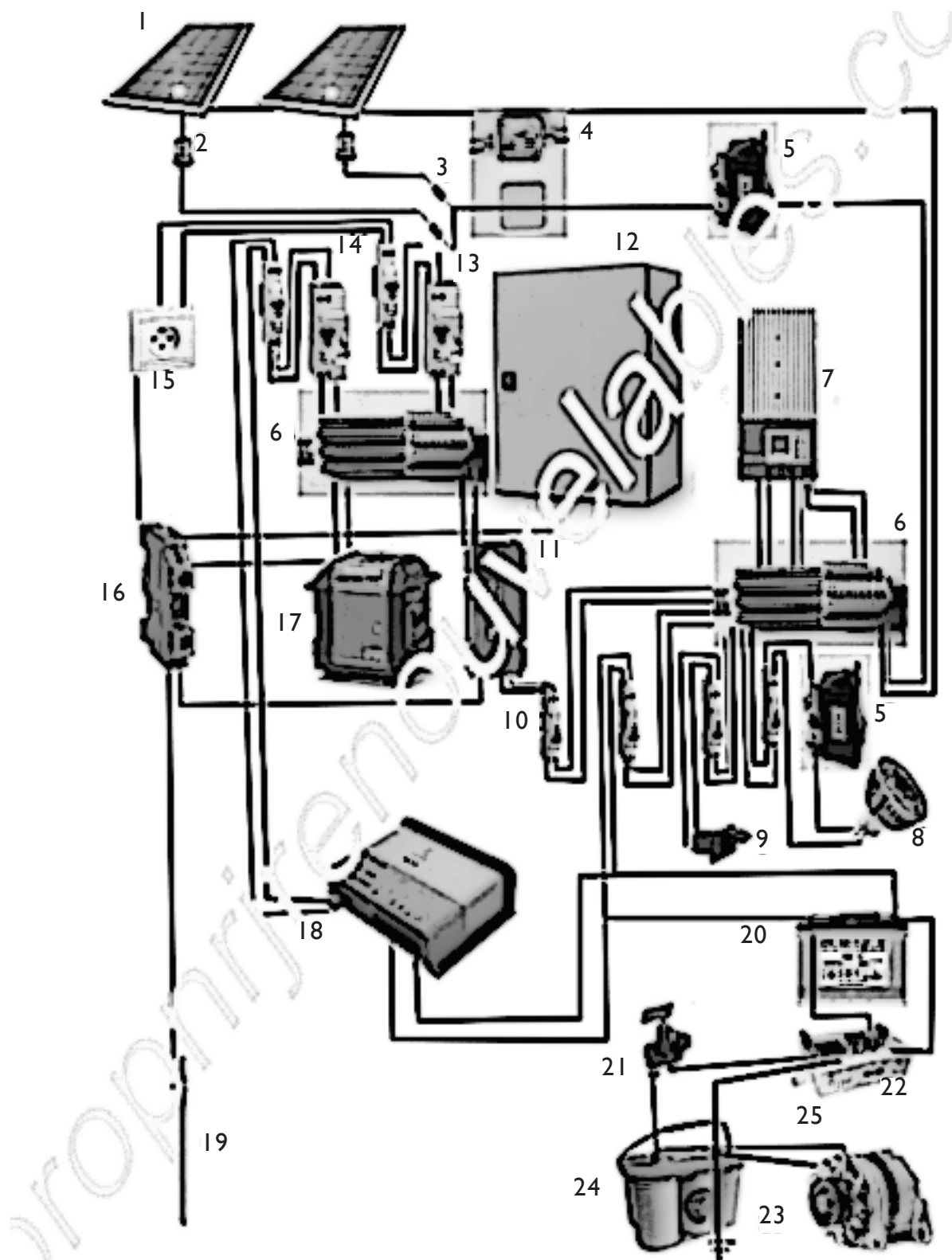


Figure n°3  
schéma raccordement électricité  
(source: Damien Roy, [www.propnrjrenouvelables.com](http://www.propnrjrenouvelables.com))



la redistribuer entre les batteries et les consommables.

Ceci dit, avant de se lancer dans l'achat d'équipements, dans l'installation des câblages et autres raccordements ou dans le positionnement des éléments (prises, interrupteurs, etc.), il s'agit de faire un point sur ses besoins, notamment en terme d'éclairage et de charge d'appareils. Se lancer dans l'installation électrique n'est pas une tâche anodine puisqu'elle nécessite autant une réflexion sur ses propres habitudes de consommation qu'une capacité à se projeter dans l'usage d'un type d'habitat qui implique, par son fonctionnement même, la formation chez l'habitant d'autres reflexes, d'autres habitudes de consommation. Cette question se pose dans les mêmes termes lorsqu'il s'agit de penser sa consommation en eau et de mettre en œuvre l'installation de la plomberie. Ainsi, Damien et Lucie ont choisi une cuve d'un volume de 500 litres correspondant à l'estimation d'une autonomie de dix jours<sup>9</sup>. La cuve a ensuite été intégrée dans les plans de l'aménagement et a ainsi été placée sous le double plancher du côté de la cuisine. A noter également que tous les points d'eau (douche et évier de la cuisine) ont été regroupés sur une même paroi afin de centraliser et faciliter l'installation de la plomberie et de limiter également les risques de fuites.

#### 4.6.2. Touche finale : équipements intérieurs et décoration

Si le véhicule choisi n'a pas déjà été aménagé par quelqu'un d'autre, l'étape de « figinage » de l'espace de vie (décoration, équipement) est à la fois un grand moment de liberté et de créativité puisqu'elle incarne véritablement cette possibilité matérielle de vivre autrement, affranchi d'une certaine pesanteur conformiste associée aux formes de logements plus conventionnelles. Généralement fabriqués sur mesure, les meubles font partie intégrante de la construction, c'est-à-dire qu'ils sont construits directement sur l'habillage, généralement sans fond ni plancher pour gagner en poids. Autant que faire se peut, les chutes et les matériaux à disposition sont à cette étape de l'aménagement largement réutilisés et revalorisés selon les goûts de chacun: des pots de confitures en guise de boîtes à épices, des restes de panneaux d'aggloméré OSB pour fabriquer des toilettes sèches, des bouteilles de gaz vides pour se constituer à peu de frais un

---

<sup>9</sup> Basée sur l'estimation de la consommation hebdomadaire de trois personnes avec une douche par jour en hiver, une douche tous les deux jours en été et une lessive de 3kg par semaine (soit 36 litres d'eau).

véritable poêle à bois. Tom (qui est aussi musicien à ses heures) m'explique que, pour lui, « l'aménagement d'un camion c'est comme un morceau de musique :

*« Tu crées des petits bouts, puis les tournes dans tous les sens, tu essaies de les assembler et d'un coup, bam, ça t'apparaît, c'est évident. Alors tu sais que ton morceau est là et qu'il ne faut plus le toucher. Pour l'aménagement, cela se passe de la même façon ».*

Comme il aime partir de matériaux et d'objets bruts, il attend (parfois longtemps) que l'idée vienne d'elle-même et s'impose à lui. Il fait ça depuis longtemps, garder des choses, les mettre de côté avant de les ressortir de temps en temps afin voir ce qui en émerge :

*« Quand j'avais commencé (le bus), j'étais allé dans un bâtiment abandonné et j'avais trouvé une grande plaque de cuivre que du coup j'avais foutue là pour tirer le lambris et je m'étais dit que ça sera un des éléments de l'aménagement, le cuivre quoi. J'avais pris les spots de la même couleur. C'était une plaque donc il me restait tous les angles. Et du coup ce que je voulais faire depuis longtemps – je l'ai fait l'autre jour – c'est redécouper dans des plaques de cuivre tous les petits morceaux, là, qui sont pas là par hasard en fait. (...) Sur tous les ronds t'auras cette petite grille, sur certaines formes t'auras le cuivre. Alors les ronds sont censés rappeler aussi (bruit de ferraille) les petit taquets de fenêtre que j'avais fait l'année dernière (enlève une plaque de sagex recouvrant une fenêtre). J'avais fait ça et je me disais que dans l'aménagement il faudra que je retrouve ça. »*

Je me penche sur ce détail, les petits fermoirs pour les fenêtres récupérés sur les systèmes d'accroches des sièges du bus, puis découpés et soudés. Il me dit que les idées lui viennent comme ça mais qu'il se pose quand même chaque fois la question du temps passé à faire « ces petits détails qui le font bien délirer » mais qui ne font pas avancer les plus gros travaux du bus. Nous poursuivons la conversation autour de son mode de travail :

*M : En fait, tu as juste commencé en t'imposant des contraintes directes, quoi, entre la plaque ici (plafond) et les petits ronds là...*

*T : Ben, j'arrive pas à travailler simplement en fait. Je sais pas comment expliquer. Quand je fais un truc, si je le fais simple, ça m'emmerde, c'est long, c'est chiant, t'y prend pas de plaisir. Regarde le lambris par exemple, regarde, j'ai commencé le lambris, je me suis dis, bon, est-ce que je le tire droit, ça va me prendre trois semaines, trois semaines à me faire chier. Soit j'essaie de trouver un petit truc qui me fait plaisir.*

Donc voilà j'avais tiré le truc en losange. Donc déjà, le premier jour, tu cales quatre lattes c'est pas grand chose mais t'es hyper content. Et après tu redescends et tu tires en fonction les trucs en biais sur les côtés. Et quand t'as fini, ça prend du temps et le temps de faire cette phase-là, tu penses pas à la fin du chantier en fait. C'est cette histoire du mec qui s'était cassé la jambe en montagne. Il était aller faire une randonnée avec ses potes, il s'était cassé la gueule et les mecs avaient été obligés de lâcher la corde en croyant qu'il était mort autrement ils allaient crever aussi. Le mec en fait il s'était juste pété la jambe. Il s'est relevé il s'est « ben, le campement est trop loin, je vais jamais y arriver ». Et il a vu un rocher à 100 mètres et il s'est dit « je vais au moins essayer le rocher ». Il s'est trainé jusqu'au rocher, il a réussi, il en a vu un autre et « ben tiens, je vais essayer celui qui est là bas ». En deux nuits il a réussi à revenir au campement et il expliquait, il a dit « si je m'étais mis en tête de revenir au campement, jamais j'aurai réussi ». Alors, en se fixant des petits objectifs, il a réussi. Et là c'est un peu pareil, si je pense au bus terminé... il y a trop de boulot ! Alors qu'en te fixant des petits objectifs à la con, des petits taquets de fenêtre, « oh ben tiens, j'ai ça à faire aujourd'hui, je vais les faire jolis ». Et puis t'es trop content de finir ton truc le soir. Et tu penses pas à ce qu'il y aura après. Et là c'est un peu la même chose.

M : Je dois dire que ça me fait vachement plus penser à du tissage qu'à de l'aménagement bois. On retrouve dans beaucoup de tissus cette symétrie et ce côté un peu plus chaotique dans les volutes...

T : C'est souvent le thème, enfin le principe du motif. T'as un motif original et on va dessiner un truc qui s'équilibre et tu vas le reproduire. En fait c'est souvent ça, des motifs reproduits les uns à côté des autres. Ce qui fait que de loin ça fait très symétrique et quand tu zones le motif, t'as l'élément de base. C'est un peu ce que j'avais essayé de faire. J'ai fait au début de meubles comme ça très plats. Je savais que je laisserai pas comme ça, c'est moche. Donc je me suis posé là, je savais qu'il fallait que je passe un truc, donc j'ai pris une autre plaque et puis j'ai essayé de dessiner. J'avais pris le crayon à papier, là on voit encore les traces. J'ai commencé à dessiner à la craie et j'ai passé une journée à essayer de trouver un motif, enfin un thème qui allait bien, que je pourrai reproduire sur tout le bus. Alors j'ai cette espèce de jointure entre les lignes là. A chaque fois, je fais des lignes et j'essaie de trouver un équilibre dans la ligne et après je déjointe par ces petits trucs au milieu. Et donc c'est ça qui va être mis en avant par les plaques de cuivre qu'on retrouve ici aussi. Dans toutes les formes que j'ai fait, partout, on retrouvera un peu ce motif et puis les cercles. C'est ça qui va lier un peu tous les éléments. Un peu cette idée de trouver

*une signature, un motif pour le bus et puis essayer de le reproduire le plus possible.*

Même si on a affaire ici à une expérience plutôt singulière, les divers degrés de perfectionnement des camions instituent des différences et participent d'un processus de distinction qui ne déplaît pas forcément à leurs propriétaires. Les habitants exhibent ainsi avec fierté leurs fourgons finalisés et figolés, essentiellement sur les réseaux sociaux. On peut alors admirer un camion à l'égal d'un trésor technique ou d'une œuvre réussie exprimant la concrétisation d'un rêve ou l'accomplissement d'un véritable engagement dans un projet. Les réactions aux images telles que « beau taff ! » et « boulot propre ! » en guise de commentaires témoignent du fait que la beauté et la singularité de la production est indissociable du travail incorporé. A la différence d'un « Tupperware <sup>10</sup> standardisé et impersonnel », un « camtar qui a de la gueule » pourra être considéré comme « unique » parce qu'il a été fabriqué artisanalement.

Au-delà du témoignage de Tom, les chantiers d'aménagements prennent le souvent une dimension collective. L'itinéraire parcouru, et parfois semé d'embûches, entre les premières esquisses de plans et le résultat final est ainsi la résultante d'un long processus d'échanges, de coups de mains, d'emprunts et de suggestions partagées, lisibles au travers de cette mise en forme finale, hybride et collective que constitue l'habitat-camion:

*« Plusieurs de mes proches ont participé au chantier et m'ont soutenu. Aujourd'hui, en regardant certains éléments je pense à certaines de ces bonne âmes qui m'ont filé la patte : ici ces boutons de portes récupérés dans l'ambulance d'une casse avec Caro, ici cette partie de peinture faite avec Zaza ou Eme, là ma bibliothèque réalisé avec un menuisier rencontré en Suisse, là des lambris récupérés grâce à Hélène, le faux plancher conçu avec JérémY, la plomberie faite avec Ludo et des bières, ce GPS offert par un mécano rencontré dans les rues lilloises qui m'aïda de bon cœur. Mon frère Antonin a aussi passé de longues heures à poncer l'extérieur du camion pour enfin le repeindre en noir avec un outil qu'il maîtrisait bien : la bombe à graffiti. Le Peugeot Boxer devint alors le « Blob Fish » (poisson abyssal ravissant) » (Maïka)*

Si le processus d'aménagement de son propre camion reflète une expérimentation de formes, d'associations et de configurations techniques relatives à l'habitat, il exprime également une dimension esthétique et symbolique qualifiant la relation de l'individu à son « chez-lui ». Une fois finalisé (et baptisé dans certains cas), le véhicule-habitat se voit soumis à des contraintes d'une autre

---

<sup>10</sup> Terme utilisé par certains routards pour qualifier les camping-cars.

nature qu'un logement fixe. Il intègre dès lors les variations de l'environnement social et spatial dans lequel il s'inscrit de même que celles de l'individu (au fur et à mesure de ses déplacements, de ses besoins, des mouvements familiaux, des nouvelles trouvailles):

*« Un camion ça bouge, avec les vibrations, ça s'use. En six ans, mon parquet flottant, il a changé. Avec le temps ça s'émaille. Les placards et les portes on pris un peu de jeu. On fait toujours un petit peu, c'est jamais fini. Et puis, au fur et à mesure du temps, il change parce que toi aussi tu changes, donc tu adaptes » (Lili, 28 ans)*

Dès lors, la dimension mouvante de l'habitat n'est pas à considérer seulement au prisme de la mobilité de celui-ci mais également en regard de son potentiel à être constamment renégocié au fil du temps. Espace conçu au fil des variations multiples, son mouvement est celui d'un *work in progress*.

## 4.7. Mettre les mains dans le cambouis

*« Notre monde familier nous apparaît rarement comme technique car l'ensemble des artifices qui l'articulent font déjà partie de nous. Le caractère technique de notre monde vécu ne saute aux yeux qu'en deux circonstances : l'invention et la panne. »*

(Comité Invisible 2014)

De toutes les compétences nécessaires pour vivre en camion, la mécanique constitue probablement la plus essentielle d'un point de vue de la recherche d'autonomie et de liberté car elle permet de faire face à un nombre important de contraintes quotidiennes et économiques<sup>11</sup>. Comme me le faisait poétiquement remarquer l'une de mes interlocutrices, « quand tu vis en camion, mieux vaut ne pas faire partie des pleureuses de bord de route et être prête à basculer la cabine ». Pour la plupart des usagers ordinaires, les véhicules motorisés sont appréhendés comme des entités distinctes qui se déplacent une fois le moteur mis en marche et qui restent en place lorsqu'ils sont parqués et que nous les quittons. Pour le mécanicien – et j'ajouterai pour l'habitant d'un véhicule aménagé – le véhicule s'apparente davantage à une série de composants qui peuvent être séparés, ajustés, remplacés, nettoyés (Dant 2010). Lorsque l'on vit sur la route, les travaux mécaniques deviennent véritablement des tâches « domestiques » dans la mesure où ils font intrinsèquement partie de l'entretien de l'habitat. À cet égard, ils font l'objet de préoccupations presque quotidiennes et occupent un temps considérable dans la vie des habitants. Ils impliquent en outre des compétences à pouvoir affronter et mobiliser une

---

<sup>11</sup> En particulier des économies sur les réparations et le carburant, deux postes importants des charges de l'habitat.



gamme d'artefacts (le véhicule lui-même, ses multiples composants, des outils manuels et électriques, des revues techniques, divers fluides, de la saleté, etc.) avec lesquels l'usager ordinaire évite habituellement d'entrer en contact. On le verra, les travaux d'entretien et de réparation font d'abord appel à une certaine dose d'ingéniosité pour identifier le problème rencontré, puis à une multiplicité de savoir-faire et d'outils pour rendre le véhicule à nouveau utilisable.

Je m'arrêterai sur deux aspects particuliers de ce travail : le geste et la connaissance par les sens. Savant mélange de compétences perceptives, cognitives et manuelles, ils sont le plus souvent associés au métier ou au travail artisanal et on les retrouve à différents moments du processus de transformation d'un véhicule en habitat roulant. Je reprends à mon compte l'usage de la notion de geste telle que formulée par Leroi-Gourhan (1964). Celui-ci n'est pas simplement un mouvement mais relève avant tout d'un contact réfléchi avec la matière, avec tout ce que cela implique de connaissance intime et de distance. L'outil, dans cette perspective, reste ainsi inséparable du geste qui le rend efficace. Par ailleurs, la connaissance ne peut se limiter à ses formes abstraites, discursives et désincarnées. Cette appréhension de la connaissance que l'on retrouve au fondement de la phénoménologie souligne, particulièrement lorsqu'il s'agit de manipuler des objets matériels, son caractère tacite. Cette idée de connaissance tacite dérive de l'idée élaborée par Michael Polanyi (1983) selon laquelle nous savons plus que nous ne pouvons dire et plus que nous ne pensons savoir. Ce mode de savoir inclut en effet des expériences émotionnelles, sensorielles, physiques et intellectuelles qui restent souvent inexprimées puisqu'elles passent par les sens et le corps. Pour le chercheur totalement ignorant en la matière, observer ces gestes à partir de ce qui constitue toujours des imprévus jalonnant la vie du camion-habitat est évidemment passionnant et riche d'enseignements. Mêlée à des connaissances plus discursives, l'observation de ces tâches d'entretien et de réparation en train de se faire m'ont permis de saisir les rapports qu'entretiennent les habitants au travail, à la connaissance et à la consommation, et plus généralement les réalités socio-techniques et temporelles de leur quotidien.

Dans le courant du XX<sup>ème</sup> siècle, les techniques de production de masse n'ont pas seulement réduit le nombre de biens fabriqués artisanalement mais ont-

progressivement mené à la production de biens moins susceptibles d'être réparés (Graham et Thrift 2007). La production automobile et l'usine Ford ont fourni un exemple de ce système de manufacture<sup>12</sup>. Avec la mécanisation et l'industrialisation, les objets dont les gens avaient besoin pour vivre - équipements domestiques, vêtements, meubles, outils, outils de communication, voitures, etc. - ont progressivement acquis un degré de technicité tel que le consommateur lambda ne sait désormais ni par qui, ni dans quelles conditions, ni avec quel type de matériau ni à quel endroit ils sont réalisés, ni comment ils fonctionnent précisément. De plus, les artefacts les plus quotidiens sont désormais - et presque sans exception - conceptualisés dans le but explicite d'être jetés quand ils cessent de fonctionner, ce que l'on nomme l'obsolescence programmée. Et pour décourager les éventuels bricoleurs indociles, les biens de consommations sont également « black boxés » ou scellés afin de rendre leur ouverture impossible ou, pour le fabricant, de permettre d'annuler la garantie du produit si celui-ci a été touché.

Face à ce réel crypté, il me semble pertinent de ré-évaluer l'acte de « mettre les mains dedans », de chercher à comprendre et à amadouer les rouages puisqu'il implique la maîtrise de multiples « arts de faire ». Concernant les pratiques de l'habiter mobile, cette maîtrise ne se forme pas seulement dans la nécessité, mais naît également par le plaisir de comprendre et d'intervenir sur le fonctionnement, tout comme sur la forme et l'esthétique de ce qui constitue son habitat ainsi que les divers équipements techniques qui permettent son autonomie. Dans cet élargissement du champ des possibles, les habitants quittent alors le statut passif d'usager ou de consommateur ordinaire pour endosser celui de praticien.

Vivre sur la route ne signifie pas seulement vivre dans un camion. Il s'agit, avant toute chose, d'apprendre à vivre avec lui. Datant pour la plupart d'une époque antérieure à l'introduction de l'équipement électronique, et considérés par leurs anciens propriétaires comme ne valant plus le temps ou la peine d'être remis en état de rouler, leur transformation en espace d'habitation constitue souvent une seconde vie pour beaucoup d'entre eux. Au fil de mes pérégrinations, j'ai ainsi pu croiser une ambulance, un stand de tir mobile, des véhicules de la médecine du travail, des véhicules forains, des camions de déménagement, de

---

<sup>12</sup> D'où a émergé ensuite le terme « fordisme » décrivant une méthode d'organisation et de gestion de la main d'œuvre fondée sur une division du travail (la séparation entre conception et réalisation, parcellisation des tâches), un développement de la standardisation, une augmentation du salaire des ouvriers ainsi qu'une déqualification du travail de ces derniers.

transport de chevaux, des camions de transport frigorifique. Potentielles victimes d'une prime à la casse, certains auraient peut-être quittés la route depuis au moins deux bonnes décennies. Chaque modèle de véhicule a ses faiblesses et ses particularités. Par conséquent, l'occupant doit en quelques sortes obéir aux caractéristiques mécaniques de son véhicule et se plier à ses exigences. S'engage alors une relation tantôt amicale, tantôt conflictuelle avec son compagnon de route, lequel peut se montrer défaillant, voire franchement récalcitrant. Si apprendre à connaître son engin implique en partie une connaissance abstraite (même basique) des réalités de base de la physique, sur la manière dont les différents éléments du véhicule s'assemblent et fonctionnent ensemble, sur la façon dont les différentes manipulations font appel à des outils techniques et des gestes particuliers, faire de la mécanique ne consiste pas en une tâche prédictible, systématique, précise et exacte comme pourrait le suggérer le terme « mécanique ».

Ferrailler sous le capot pendant des heures et parfois des jours pour examiner tous les organes, déchiffrer les signes et les symptômes pertinents qui permettront peut-être de diagnostiquer l'origine de la panne est un travail hasardeux (voire insaisissable pour une novice telle que moi) et qui fait nécessairement appel à tous les sens. Une grande part du travail de réparation se base ainsi sur des compétences perceptuelles et nécessite de savoir être attentif à tout moment à un bruit, une odeur ou un état de viscosité suspect. De ce point de vue, identifier la source d'un problème et le rectifier ensuite en ajustant les pièces de rechange appropriées est un savoir-faire relevant de l'artisanal. Pour reprendre l'idée de Tim Ingold (2013 : xi), il s'agit bien d'une relation dialogique de correspondance entre celui ou celle qui entreprend de diagnostiquer une panne et les matériaux eux-mêmes (outils, éléments défectueux). Cette relation poursuit son cheminement tout au long du processus de réparation. En ce sens, les individus suivent les matériaux, les bruits, les odeurs dans tout au long de la tâche en train de se faire davantage qu'ils imposent leurs connaissances sur elle.

Depuis les coulisses d'un atelier mécanique improvisé sur les bas-côtés d'une route, j'essaie de suivre le processus de démontage/remontage des injecteurs du camion de Marco. Depuis quelques temps, il avait constaté des trous à l'accélération et un manque de puissance. Il s'avère que l'une des causes probables pourrait être l'encrassement des injecteurs. Comme cela fait apparemment plus de 150'000 km qu'ils n'ont pas été nettoyés et que l'on distingue bien sur

ceux-ci les dépôts de calamine, il décide de se lancer. A l'aide d'un tournevis, il « déclipse » l'arrivée de gasoil et décroche le tuyau d'arrivée de gasoil. Il cherche la clé plate de 14 au fond de la boîte à outils et enlève la durite de sortie de gasoil en desserrant méticuleusement les écrous. Il débranche ensuite la prise. Les mains sont déjà noircies de graisse. Elle s'incrute jusque sous les ongles. Desserrage de la vis de bride. Les pièces sont soigneusement déposées dans l'ordre de leur démontage sur un chiffon huileux. Il dégrippe et arrache un à un les injecteurs avant de nettoyer le puit d'injecteur avec un tournevis et un chiffon. Il astique les pièces au nettoyant frein. Avant de remonter l'ensemble, il enfiler finalement un joint de cuivre neuf sur chaque injecteur. Cette action décrite de manière séquentielle ne reflète pas de manière appropriée la dimension plutôt itérative de cette dernière. En réalité, changer ou nettoyer des vieilles pièces prend toujours plus de temps que prévu et la pose et le dégrassage requièrent habituellement un large répertoire de gestes incorporant l'usage du corps comme instrument ainsi qu'une multitude d'outils, chacun d'entre eux pouvant s'utiliser de diverses façons (pour frapper, gratter, visser, écarter, serrer) selon la situation, l'imagination, l'expérience, la dextérité, la force ou la connaissance de praticien.

Avec quelques connaissances de bases, le statut du camion (de même que tous les autres objets de consommation quotidienne) en tant que machine aboutie dont l'utilisateur doit subir les contraintes ou les limites peut également être remis en cause et devenir une chose sur laquelle on peut non seulement agir mais que l'on peut également transformer, voire améliorer. Aussi, j'ai pu rencontrer de nombreux habitants qui, pour faire des économies sur leur budget carburant, ont « bidouillé » leurs moteurs pour pouvoir rouler presque uniquement à l'huile végétale. Le système s'adapte en fait à tous les moteurs diesel (injection directe et indirecte). Fonctionnant sur un principe de bi-carburant, le procédé consiste à démarrer le moteur au gasoil de façon à injecter l'huile dans le circuit à partir du moment où le moteur est chaud. Avant d'éteindre le moteur, on repasse au gasoil pour purger le circuit. Il s'agit en réalité d'une adaptation simple permettant de permuter du circuit d'huile au gasoil en actionnant des vannes manuelles. Le circuit d'alimentation en carburant est doublé par l'addition d'un deuxième réservoir « de démarrage » pour le gasoil (installé dans le coffre), d'un deuxième filtre à carburant et d'un système de vannes actionnées par le conducteur. Le réservoir classique servira à contenir l'huile végétale. Préférer des tuyaux P.E.T (pour l'utilisation alimentaire) résistants à l'huile et permettant des raccords (coudes métal) rapides avec les vannes. Ce système nécessite

un minimum de 10% de gasoil, pour le démarrage et juste avant de couper le moteur.

« Il est partout : sur les essieux, les axes, les pistons, les écrous, les vis, les bielles, les cardans des automobiles. Il noircit les moteurs, les mains du garagiste et les murs du garage. Mais qu'est-ce qu'au fond que le cambouis ? C'est une trace grasse, un rejet des rouages, une sueur, un suint des articulations, le noir mucus que tout moteur suscite et sécrète en son sein. Les gaz peuvent toujours s'échapper d'un moteur alors que le cambouis, concrétions des cylindres, n'a lui aucune issue. Il lui faut demeurer au vif des organes, comme une scorie, un sédiment, l'halitueux dépôt des huiles, déchet et défécation des culasses. Pourtant, c'est grâce à lui que le moteur devient métal vivant, corps qui pompe, aspire, absorbe et expire, rejette son sang coagulé, exsudat de ses combustions. Sa consistance, sa couleur évoquent celles d'une lave refroidie, d'une sorte de magma vomi par la mécanique des entrailles (Lacarrière 1989 : 139). Ce bel éloge du cambouis souligne l'ambiguïté de cette matière, à la fois mixture de saleté indéfinie de la route, d'huile, de graisse et enduit bénéfique qui facilite le mouvement du véhicule motorisé. Dans le cadre du travail quotidien que représente le mode d'habiter mobile tel que nous l'avons saisi, l'expression « mettre les mains dans le cambouis » y trouve son sens sous de multiples aspects et renvoie, à l'image de la matière elle-même, à une certaine part d'ambivalence. Aussi, cette action de mettre les mains dedans évoque à la fois les frictions face à un problème (pratique ou non), une confrontation avec un réel qui salit, qui résiste, qui éprouve, qui peut parfois faire mal mais aussi les solutions qui souvent émergent de ces résistances. Faire soi-même de A à Z, en avoir les mains noircies, c'est s'engager dans un corps-à-corps direct avec la matière (et le monde), se blesser, se salir, transpirer, se tromper, recommencer.

## 4.8. Reprendre sa vie en main

A la fois façonnage artisanal, questionnement abstrait et travail de négociation, la transformation d'un véhicule de transport en habitat constitue un processus ambivalent et ambidextre. Processus rationnel, d'une part, puisqu'il est de l'ordre du projet, du calcul des coûts, des risques et des opportunités. Processus expérientiel, expérimental et intuitif, d'autre part, puisqu'il s'agit de procéder à une mise en correspondance entre des désirs, des ressources et des contraintes. Aménager un camion, c'est avant tout gérer un projet complexe. Dans un environnement qui change en permanence, il s'agit de se rendre attentif aux signaux visuels, aux indices sensoriels ainsi qu'aux propriétés matérielles qui se présentent à soi. Afin de ne pas faire fausse route, ceci implique à tout moment de savoir adapter son itinéraire en conséquence. Autoproduire son habitat, c'est également acquérir des compétences et des connaissances multiples.

Evoquée en creux tout au long de cet itinéraire de transformation, la main est pourtant l'outil central de tout processus de fabrication. C'est avec elle que nous concevons, nous construisons, que nous touchons, que nous utilisons et détruisons notre monde (Focillon 1934). Pour celles et ceux qui ont pris la décision de vivre dans cette forme d'habitat atypique que constitue le camion aménagé, cette question du rapport entre les mains et le monde fait sens à plus d'un titre. En effet, comme j'ai pu l'illustrer par de nombreux exemples, s'aménager un « chez soi » (et vivre) dans un véhicule de transport implique, quelles que soient ses compétences, de *mettre les mains dedans*. N'hésitant pas à modifier les objets et les matériaux (comme leurs usages) pour les adapter à leurs propres besoins, les habitants-artisans font ainsi du « faire soi-même » un principe structurant non seulement la production de l'habitat lui-même mais également leur vie quotidienne avec et autour de ce dernier. Dans un apparte-



ment loué, tout est pour ainsi dire pris en charge. Un ensemble de professionnels a décidé au préalable de l'agencement général de l'espace, de la couleur des murs, du type de système de chauffage. En cas de panne ou autre désagrément, les travaux d'entretien et de réparation seront délégués à d'autres professionnels. En optant pour un mode de vie et d'habiter non conformiste, la *prise en main* de toutes les facettes son habitat, de son achat à son entretien en passant par sa production, relève dès lors d'un geste fort qui marque un tournant significatif dans les parcours des habitants mobiles. Parce qu'il s'inscrit justement dans la non conformité, ce passage à une forme d'habitat autoproduite s'accompagne également de la (re)formulation de valeurs, d'envies, de projets de vie. Qu'il s'agisse de vivre de manière plus libre, plus autonome, plus légère ou plus sobre la mise en habitat mobile participe conjointement d'une mise en acte de ces mêmes valeurs, envies et projets. Aussi, loin de constituer un élément distinct dans la vie des habitants rencontrés, la constitution de son propre habitat de même que son entretien quotidien prennent véritablement place au cœur des carrières et s'y entremêlent. De l'achat du véhicule à l'acquisition des équipements et matériaux, de la conception de l'agencement de l'espace de vie à son maintien, toutes ces opérations sont le produit d'une négociation entre les besoins (en terme d'autonomie, de confort, de mobilité), les projets (particulièrement en terme d'activités professionnelles et hors travail) et les ressources dont l'habitant dispose. Le camion, une fois aménagé, matérialise donc une manière singulière d'envisager sa vie et ses besoins actuels de même qu'une partie de ses projets futurs. Face à ce que certains habitants mobile rencontrés perçoivent comme un ensemble de structures et de contraintes sur lesquelles ils n'ont aucun pouvoir ou très peu, je soutiens que l'habitat joue un rôle central dans la *reprise en main* et la re-détermination par les individus de leurs existences. En tant que catalyseur de la mise en correspondance entre des aspirations et un mode de vie dans ses aspects les plus pragmatiques et concrets, il est le lieu de l'articulation entre une théorie (un ensemble de représentation, d'idées et de valeurs) et une pratique du quotidien.







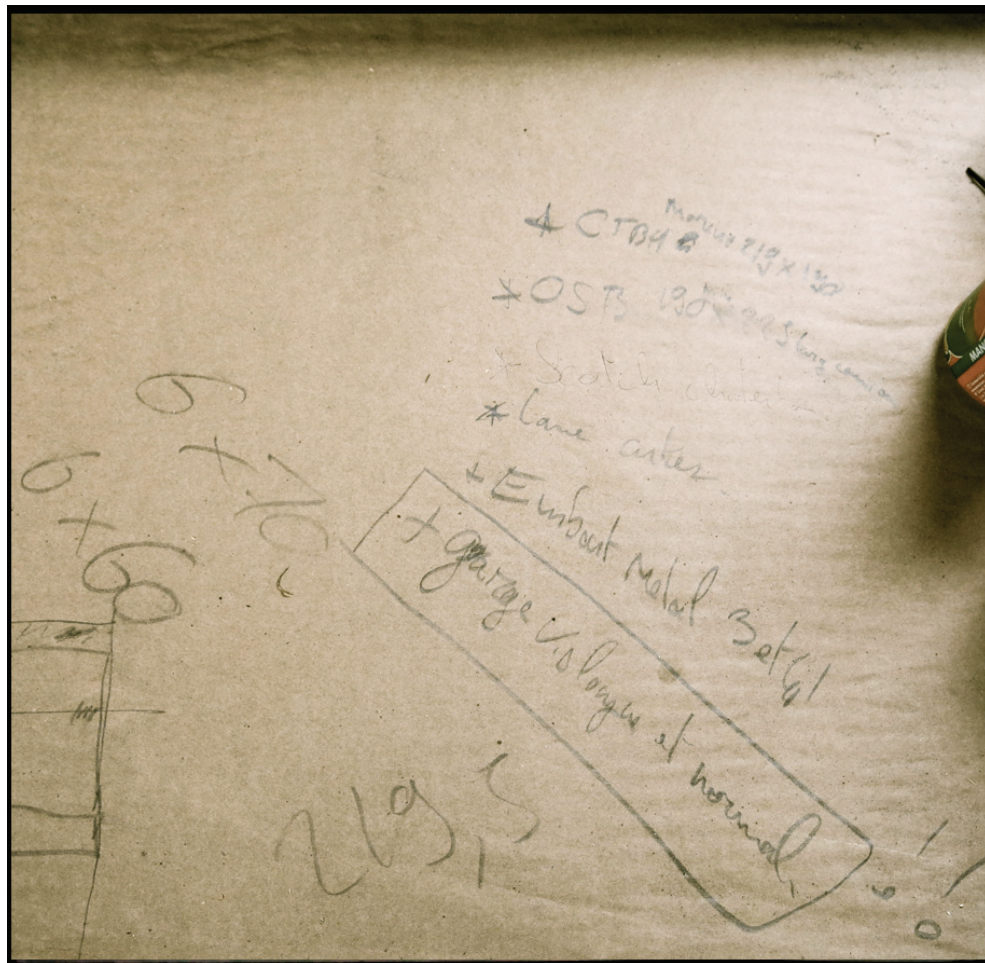






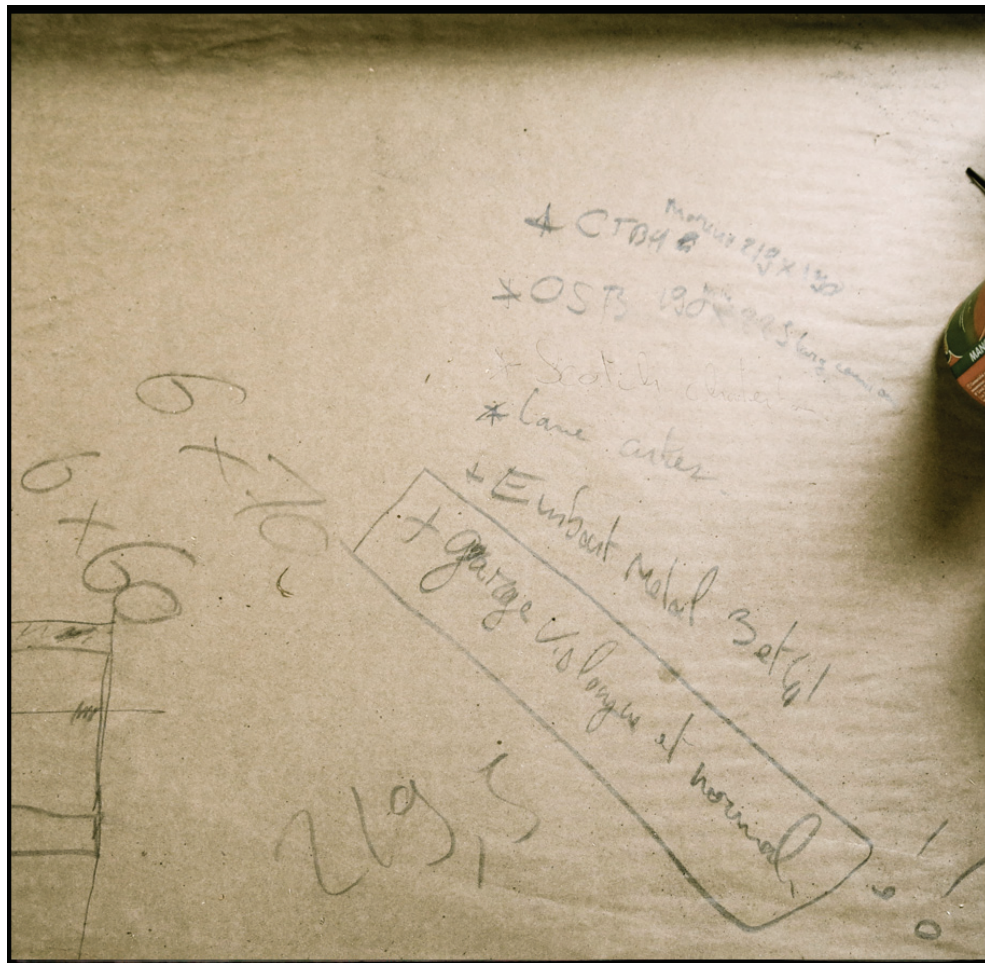








































# CHAPITRE 5

## DES SAVOIRS CIRCULANTS

*« The WHOLE EARTH CATALOG functions as an evaluation and access device. With it, the user should know better what is worth getting and where and how to do the getting. An item is listed in the CATALOG if it is deemed :*

- 1) Useful*
- 2) Relevant to independent education,*
- 3) High quality or low cost,*
- 4) Easily available by mail*

*CATALOG listings are continually revised according to the experience and suggestions of CATALOG users and staff. »*

(WHOLE EARTH CATALOG : Access to Tools, 1968 :1)

## 5.1. Apprentissage et circulation des connaissances et des savoir-faire

Dans les pages précédentes, j'ai pu mettre en relief la diversité des pratiques et usages entourant l'aménagement d'un véhicule et ainsi donner un aperçu relativement détaillé de l'univers matériel et technique constituant et entourant l'habitat-camion. Dans ce cadre singulier et délimité, j'ai mis en exergue la façon dont l'apprentissage se joue essentiellement au fil de la pratique et de l'expérience de gestes techniques, c'est-à-dire dans le registre de l'action et de l'improvisation créative. Dans ce registre, l'autoproduiteur de son habitat puise (souvent en autodidacte, avec parfois comme bagage une formation antérieure dans un domaine technique particulier) dans un répertoire composite de compétences pratiques et techniques relatives à des domaines d'activité hétéroclites tels que la menuiserie, la mécanique, le design, la plomberie, la carrosserie, l'électricité et l'ébénisterie, pour les adapter à un projet précis.

En suivant le fil du travail de transformation d'un véhicule en habitat en deçà et au-delà de la conception et de la réalisation, il est m'est apparu très rapidement qu'il n'existait pas de « mode d'emploi » ou de guide à proprement parlé expliquant, étape par étape, comment procéder à la réalisation de l'ensemble de la procédure. D'autant plus que le camion, une fois aménagé, nécessite un travail d'entretien et de maintien important. Chercher et trouver les informations sur les techniques et les matériaux appropriés à chaque étape consiste en réalité en un véritable travail de collecte et de rassemblement d'éléments épars - à la fois matériels et immatériels - qui peut s'apparenter, dans ses principes et ses méthodes, aux pratiques de glanage et de recyclage. De même que sont collectés et réappropriés les « trésors et les déchets générés par les modes de consommation des sociétés industrielles », sont recueillis et renégociés, au

cours des itinéraires individuels, des expériences, des gestes et techniques qui, au fil du temps se transformeront en savoir-faire. Si le travail d'aménagement d'un camion nécessite en lui-même une certaine immobilité des personnes comme du véhicule-support, l'apprentissage des connaissances aussi bien que des compétences entrepris au cours d'une carrière d'habitant mobile dépend en revanche étroitement d'une double circulation. Celle des individus eux-mêmes mais également celle d'une large palette d'objets-ressources discursifs et matériels.

Afin de prolonger la réflexion autour des liens entre apprentissage et expériences quotidiennes de l'habiter mobile, il s'agira donc dans ce chapitre de se pencher sur la manière dont les techniques, les connaissances de même que les artefacts se transmettent, se partagent, s'échangent, autrement dit font l'objet de transmissions multiples, dans les espaces comme dans le temps. J'aborderai ainsi une autre composante de la relation entre apprentissage et mouvement en portant ma focale sur la question de la circulation spatiale, sociale et historique des pratiques, des techniques et des artefacts entourant le quotidien des habitants mobiles. A travers la description de quelques artefacts et lieux significatifs, j'analyserai comment le processus d'apprentissage et de transmission d'un certain « savoir-habiter » se caractérise non seulement par une mobilité des individus mais également par une intense circulation des artefacts et des connaissances. Je mettrai en lumière que, dans le domaine de l'autoconstruction notamment, les valeurs d'échange, de partage et d'entraide associées à la question de la transmission et de la diffusion des connaissances, des savoir-faire et des expériences individuelles ou collectives apparaissent comme des composantes essentielles des pratiques et techniques *DIY* et plus largement du « système D ». Je me pencherai donc sur les modes d'accès à ces connaissances et savoir-faire dans diverses situations d'apprentissage caractérisées par leur dimension informelle. Que cela soit *de visu* dans des lieux physiques au cours d'activités diverses avec d'autres individus ou à distance (temporelle et/ou spatiale), l'interaction et le dialogue y sont toujours présents et y occupent une place essentielle.

A cet égard, les usages des technologies de l'information et de la communication (TIC) contribuent désormais à élargir le champ d'expérimentation dans la production et la diffusion d'informations en offrant de nouveaux outils permettant à des individus isolés d'échanger de manière spontanée dans l'espace numérique. Parmi les nombreux artefacts techniques dont j'ai déjà pu retracer

l'existence et les usages dans le monde social de l'habitat mobile, les TIC ont sans conteste un rôle central en tant que médiateurs assurant la circulation des idées et des informations, mais aussi comme lieu de rencontre et d'échange à proprement parlé (Hine 2000). Je montrerai ainsi combien le partage d'un répertoire de connaissances et de savoir-faire se joue à des échelles multiples. L'autoproduction de son habitat-camion combine des compétences puisant dans le répertoire des savoir-faire manuels mais également dans les potentiels des TIC (forums d'achat d'occasion, logiciels de modélisation 3D) mettant de surcroît en lumière la dimension hybride des pratiques, des connaissances et des savoir faire (techniques) eux-mêmes. Dans les prochaines pages, ma tâche consistera à expliciter le caractère enchevêtré des formes, des modes ainsi que des lieux d'apprentissage et de transmission tels que vécus au quotidien par mes interlocuteurs. Mobilisant le cadre d'analyse et d'interprétation des « communautés de pratique » (Lave et Wenger 1991; Wenger 2005), celui-ci m'aidera à appréhender le fond commun des activités créatrices et organisationnelles entourant le quotidien de mes interlocuteurs comme sources informelles d'apprentissage, de distribution des savoirs et d'invention performantes. Il s'agira de mettre en exergue l'importance des valeurs de partage, d'échange et de solidarité dans la constitution des expériences, des savoirs et savoir-faire, particulièrement lorsque l'on vit sur la route, dans un habitat informel et autoconstruit. En effet, l'apprentissage n'est pas seulement acquisition de connaissances, c'est aussi l'élaboration progressive d'un « savoir-être » (Bouillon 2009), c'est-à-dire de compétences interactionnelles ainsi que d'une capacité à lire les situations.



## 5.2. Glanage et recyclage

### 5.2.1 Statut légal du déchet

La « chose sans maître » désigne une chose susceptible d'appropriation qui n'est dans la propriété de personne, c'est-à-dire une chose qui n'a pas encore de propriétaire mais qui est susceptible d'en avoir un. En France, le droit des biens, autrement dit l'ensemble des règles relatives aux modalités d'appropriation et d'exploitation des richesses, distingue deux types de « chose sans maître » : les biens mobiliers qui n'appartiennent à personne mais qui sont appropriables tels que le gibier et le poisson (*res nullius*) et les biens mobiliers volontairement abandonnées par leurs anciens propriétaires (*res delectae*). Entrent par exemple dans cette seconde catégorie les objets laissés dans des décharges et le contenu des poubelles. Dans la mesure où ces derniers ont été abandonnés sur la voie publique, cette disposition autorise ainsi quiconque à fouiller et récupérer des déchets dans les poubelles afin d'acquérir des biens, que cela soit en fin de marché, aux abords des magasins d'alimentation. En revanche, tout déchet récupéré sur une propriété privée telle qu'un parking, une déchetterie, un terrain ou un jardin privé (le plus souvent clôturés par un grillage ou un portail) constitue un vol et une violation de celle-ci. De ce point de vue, la benne à ordures, de même que son contenu, constituent la propriété de quelqu'un et ne peuvent être fouillés que dans la mesure où la benne se trouve elle-même sur la voie publique.

Dans le cas du glanage alimentaire, la loi assimile cependant aux « choses sans maîtres » proprement dites des choses qui ont un propriétaire, mais dont l'appropriation est néanmoins possible. Historiquement, le droit de glanage est un droit d'usage sur la production agricole qui remonte au Moyen-Age. En 1554, un édit royal stipule que le glanage est autorisé aux « pauvres », aux « malheu-

reux », aux « nécessiteux », aux « personnes âgées », aux « estropiés » et aux « petits enfants ». Au fil des siècles, il s'avère que les pratiques autant que les aspects juridiques entourant ces dernières ont évolué. Si l'édit royal est toujours en vigueur aujourd'hui, la pratique du glanage, quant à elle, est encadrée juridiquement par l'article 520 du code civil et à l'article R26 du code pénal. Est ainsi distingué le glanage, soit ce qui reste sur le sol (pommes de terre et céréales), du grappillage, c'est-à-dire ce qui reste sur les arbres ou les ceps après la cueillette (raisins, pommes et la plupart des fruits). Au titre du droit de glanage, l'article R26 du code pénal autorise, sauf arrêté municipal contraire, le ramassage des fruits et légumes non ramassés dans les champs et les vergers entre le lever et le coucher du soleil. La règle principale étant que la récolte doit être terminée et enlevée afin que l'agriculture n'en pâtisse pas. Cette condition se rattache à un souci de transparence vis-à-vis du propriétaire, lui permettant de vérifier qu'il s'agisse bien de glanage, et non de grappillage. Enfin, cette pratique est interdite sur les terrains entourés d'une clôture et ne peut s'exercer qu'à la main, sans l'aide d'aucun outil.

## 5.2. 2 En tournée poubelles avec les *Gars'pilleurs*<sup>1</sup>

L'exploration des poubelles ou le glanage alimentaire est une pratique qui trouve un certain nombre d'adeptes parmi les interlocuteurs rencontrés, le plus souvent comme activité d'appoint pratiquée de manière irrégulière, au gré des occasions rencontrées ou en dernier recours. Certains, comme l'équipe des *Gars'pilleurs*, se nourrissent en revanche quasiment exclusivement du glanage alimentaire, ce qui nécessite quelques savoirs et compétences. La pêche<sup>2</sup> aux denrées encore consommables constitue en effet une pratique qui a ses propres règles, ses lieux de prédilection, ses astuces et ses techniques. Les tournées de collectes se déroulent généralement en groupe et rarement au hasard. Si le pêcheur confirmé est presque toujours certain de trouver quelque chose au bout du compte, le tout nécessite néanmoins une organisation relativement rôdée se basant avant tout sur une fine connaissance des différents « cycles » de gestion des déchets et des différents lieux de glanage potentiels. Autrement dit, il s'agit d'une activité qui fait appel à une bonne maîtrise des horaires afin d'être au bon moment, au bon endroit, quand les poubelles viennent tout juste

---

<sup>1</sup> Né à Lyon en 2013, il s'agit d'un « mouvement libre et ouvert, dénonçant les aberrations de l'agroalimentaire en sensibilisant et en distribuant gratuitement sur la voie publique, à tous et toutes, des denrées jetées par les supermarchés, boulangeries, commerces, etc. »

<sup>2</sup> En référence au *dumpster diving*, expression utilisée dans les pays anglo-saxons pour désigner cette pratique.

d'être sorties. Une tournée type commence en général avant le lever du jour dans les grandes surfaces. L'occasion, si l'opération est fructueuse, de collecter une grande quantité et une grande diversité de produits consommables dans un court laps de temps. Quand ces dernières ne sont pas équipées sur place d'une broyeuse alimentaire, les aliments périmés, ouverts ou non présentables sont destinés à l'incinération. La sortie des bennes se fait autour de cinq heures du matin juste avant le passage des éboueurs, généralement deux ou trois fois par semaine. Chaque supermarché possède ses particularités avec lesquelles il faudra composer. Afin de dissuader les glaneurs, certains d'entre eux aspergent leurs bennes de javel ou de mort aux rats ou protègent ces dernières derrière un portail haut de 50cm de haut qui n'est ouvert que lors du passage des éboueurs. D'autres les stockent dans une cage en fer forgé verrouillée sous la surveillance d'un vigile. L'équipement minimum consiste en un sac de sport et une lampe frontale afin de pouvoir fouiller les mains libres. Lorsque l'on vit à proximité et contre une caution d'un euro, le caddie peut s'avérer fort pratique. Le tri des déchets se fait directement depuis la benne, soit en plongeant dedans, soit en s'appuyant sur les rebords au niveau des abdominaux. Afin d'éviter les nuisances en matière de propreté de la voie publique, la méthode la plus rapide et la plus efficace pour ne pas laisser de détritrus au sol consiste à transférer les déchets d'une benne pleine à une benne presque vide (ou un autre contenant) tout en opérant une sélection des déchets conservés. Plus tard dans la journée, aux alentours de 13 heures, les fins de marchés sont souvent une occasion de s'approvisionner en produits frais, et plus particulièrement en fruits et légumes. Certains commerçants, lorsqu'ils ne les n'abandonnent pas sur place, donnent volontiers leurs caquettes de produits jugés invendables ou non présentables. En fin de journée, juste avant la fermeture, les petites superettes, bien qu'elles ne jettent pas d'énormes quantités de déchets du fait de leur capacité limitée de stockage, constituent une bonne option de secours. Si l'on est sur la route, il en va de même pour les stations services qui régulièrement jettent leurs produits périmés. Si nécessaire, se munir d'une lettre de décharge type au moment de faire la demande au manager afin de le dédouaner en cas de problème éventuel d'intoxication alimentaire<sup>3</sup>. Pour ce qui est du pain et autres pâtisseries, ne pas négliger un passage dans les boulangeries qui, chaque jour, juste après leur fermeture jettent des dizaines de baguettes. Pour ceux qui roulent à l'huile végétale, la collecte d'huile de friture usagée se fait tout au long de la journée dans les kebabs et les snacks ou, de nuit, dans les fastfoods disposant d'un local

<sup>3</sup> La lettre opérant une sorte de « contrat » entre le responsable du magasin et le glaneur, cette pratique est intéressante en soi car la lettre formalise en quelque sorte cette dernière.

poubelle.

### 5.2.3 Une pratique de subsistance

Que cela soit pour équiper son camion ou, de manière plus générale, pour arranger son quotidien, l'acquisition de la matière première se fait parfois via l'achat de produits neufs ou d'occasion, mais passe le plus souvent par la récupération d'objets, d'outils et de matériaux usagés, au hasard des découvertes et des rencontres. Qu'il s'agisse de palettes, de bois, de métal, d'huile friture, de tôles, de briques ou de produits alimentaires, la « récup' » constitue une pratique tout autant urbaine que campagnarde. Si à première vue l'activité de collecte exige peu de travail, elle nécessite pourtant du temps, un savoir-faire ainsi qu'une inventivité certaine, ne serait-ce que pour savoir où et quand prospecter, repérer ce qui peut servir tout en anticipant parfois de futures utilisations. En fonction de ce qui est recherché, chaque glaneur a ses coins privilégiés, ses parcours, ses habitudes. Cadrant un périmètre spécifique ou suivant au contraire une déambulation aléatoire, il s'agit d'aller là où l'on peut s'approvisionner : dans les poubelles, aux puces, dans les champs, dans la rue, sur les chantiers de démolition, dans les bennes de supermarchés, dans les décharges, les casses et les déchetteries, au hasard des bâtiments abandonnés, chez des amis, sur le web. Glanage, cueillette, braconnage, grappillage, collecte, plongée, pêche. Que cela soit par nécessité et/ou comme pratique subversive, les modes d'acquisition mobilisent une multiplicité de techniques et de principes dont la mise en pratique, avec un peu d'audace et d'agilité parfois, permet de se procurer efficacement et rapidement la matière première. Arpenter l'asphalte au cours de rondes urbaines nocturnes ou les champs à l'occasion de raids campagnards, exige enfin un équipement préalable adapté à toute forme de moisson : une voiture, un utilitaire ou un camion avec un large coffre ainsi qu'un local équipé<sup>4</sup> d'une arrivée d'eau, d'un frigo ou d'un congélateur et d'un four, d'une gazinière ou d'une cheminée pour traiter, conserver et stocker à la fois les aliments et les matériaux récoltés.

Par nécessité économique, mais aussi souvent par principe éthique, par choix et par plaisir, la « récup' » constitue à la fois une pratique ponctuelle et une activité en soi. Selon les témoignages recueillis, le degré d'investissement dans cette activité dépend de beaucoup de facteurs : l'environnement (urbain ou rural), le temps à disposition, la possession d'un lieu de stockage, sa taille, une

---

<sup>4</sup> Cette option nécessite évidemment de disposer ou d'avoir accès à un lieu de vie ou une base arrière. J'y reviendrai dans le chapitre 6.

certain habitude à le faire, les ressources convoitées (nourriture ou matériaux divers), etc. Comme possibilité, même ponctuelle et partielle, de sortir du système marchand, elle s'inscrit politiquement et symboliquement dans une démarche revendiquée de sobriété volontaire renvoyant à un certain nombre de valeurs critiques en regard des conventions dominantes. Mise en pratique à petite échelle, celle du quotidien, cette stratégie économique valorise par ailleurs la réciprocité et les formes d'échanges non marchands tels que le troc, la gratuité ainsi que l'entraide. Elle tend par ailleurs à se réapproprier, dans les discours du moins, des formes d'économies nomades<sup>5</sup> telles qu'a pu les décrire, par exemple, Marshall Sahlins (1976) comme fondements d'un mode de vie en résistance au système capitaliste et à ses effets surproductifs. Résistance vis-à-vis des pratiques conventionnelles de consommation et de production (en particulier en matière de gaspillage et de mésusage des produits de consommation), vis-à-vis de la propriété, du profit, de la croissance, du progrès, de la rapidité, de la fixité. Accentuée par la réduction de l'espace induite par la forme de l'habitat, la vie matérielle des habitants itinérants est orientée autour d'une praticité maximale. Suivant leur envie de vivre plus sobrement et de manière économe en disposant de peu, leur mode de production domestique tend ainsi à s'organiser ainsi autour de pratiques de production et de consommation qualifiées de « décroissantes ». Alors que plus de 90% de nos déchets sont recyclables presque à l'infini, le manque, du point de vue de ces glaneurs des temps modernes, est dès lors une conception bien souvent remise en cause. Dans cette perspective, le manque de moyens financiers est ainsi envisagé comme une richesse dès lors qu'il s'articule au surplus de structures et d'objets manufacturés comme de denrées comestibles.

---

<sup>5</sup> fondées essentiellement sur la chasse, la pêche et la cueillette.

### 5.3. Enchevêtrement des formes, des modes et des lieux

Les composants, artefacts et matériaux circulent et se transmettent entre les personnes par le biais de récupérations, mais également d'échanges, de dons, etc. De même, se baladent les informations, les discours, les récits, les techniques de personne en personne, par à travers une multiplicité de lieux physiques et virtuels. Le rapport à ces objets disqualifiés, en marge du circuit marchand et les pratiques qui les soutiennent présentent dans le cadre de ce travail une valeur heuristique certaine (Dagognet 1997 ; Beaune 1999). Mary Douglas ([1966] 1971), en particulier, a déjà finement analysé les enjeux de spatialisation entourant le déchet. Il est ce que l'on cache (dans une décharge, une poubelle) et ce qui ne se voit pas, sauf s'il n'est pas à sa place. En matière d'apprentissage informel, comme dans toute pratique de cueillette et de glanage, il y a les « bons plans », les « bons coins », les bons supports mais également les bons moments pour trouver ce que l'on cherche. Outre l'enjeu de spatialisation, la question de la temporalité est ici essentielle dans la mesure où elle renvoie à celle des temps sociaux. En effet, savoir débusquer les lieux où seront abandonnés les déchets est certes une compétence essentielle. Néanmoins, ces choses abandonnées sont insérées dans des cadres circulatoires et des temporalités sociales très particuliers et très réglementés. Savoir glaner consiste dès lors à savoir prendre rendez-vous avec ces déchets, ce qui nécessite une excellente capacité de coordination entre des espaces et des temps singuliers.



### 5.3.1 Fréquenter des lieux et des milieux

Les lieux et les occasions d'apprentissage sont multiples. Que cela soit sur les lieux autogérés, les lieux associatifs ou les lieux de vie collectifs (squat, ZAD), dans des espaces plus éphémères tels que des festivals ou des *free parties*, à l'occasion de rassemblements entre amis, via des discussions informelles, en « filant la main » lors de chantiers collectifs ou en faisant du bénévolat comme WWOOFer<sup>6</sup> dans une ferme autogérée, en fréquentant les « garages solidaires »<sup>7</sup>, les ateliers de fabrication d'équipements divers (poêle de masse, petit éolien) ou au cours d'activités salariées saisonnières (cueillettes, vendanges, taille, restauration, etc.), naissent et se construisent une multitude de connaissances et de savoir-faire. Ces lieux, de même que les activités qui s'y déroulent, bien que n'ayant pas explicitement de buts formatifs, sont autant des vecteurs de circulations diverses que des générateurs informels d'apprentissage.

Selon les lieux, les activités (qu'elles soient festives, militantes, associatives, professionnelles ou constructives) et les situations, divers registres et domaines de savoirs et de compétences sont transmis. Organiser une soirée de A à Z est un travail de longue haleine, avec diverses étapes, que des compétences organisationnelles et méthodologiques peuvent faciliter. S'ajoutent à cela les compétences techniques des savoirs et savoir-faire en connectique, en technique de sonorisation et d'éclairage, en électrotechnique, ou en soudure, par exemple. Dans un festival (musique, arts vivants), le travail d'organisation engendre en soi une multitude de savoirs administratifs règlementaires à acquérir : un dossier de sécurité doit voir le jour et voyager dans diverses administrations (préfecture de police, commissariat, mairie, douanes, etc.). Dans le cas des *free parties* en particulier, comme le cadre légal entourant ce type d'événement est très mouvant, les acteurs doivent constamment adapter leurs connaissances pour ne pas être hors la loi ou pour connaître les risques (Ghodbane 2007). En outre, si l'objectif des organisateurs d'événements festifs et/ou culturels n'est pas de gagner de l'argent, l'un des divers casse-tête est avant tout de penser les moyens pour n

---

<sup>6</sup> Créé dans les années 1970 en Angleterre, le WWOOF (World-Wide Opportunities on Organic Farms) est un réseau mondial de fermes bio dans lequel des hôtes se proposent d'accueillir (en offrant gîte et couvert) des bénévoles (WWOOFers) pour partager leurs connaissances, leur savoir-faire, leur quotidien et leurs activités. Ouvrant à accueillir et accompagner les paysans pour obtenir un accès aux terres agricoles et ainsi à lutter contre leur disparition, les fermes du réseau associatif français *Terre de liens* accueillent ponctuellement des bénévoles.

<sup>7</sup> Appelés aussi garages participatifs, ces structures associatives permettent à leurs membres, contre adhésion et cotisation annuelle, de venir réparer leurs véhicules, seuls ou avec l'aide de bénévoles.

ne pas en perdre. A cette fin, des compétences dans le domaine commercial (aspect promotionnel, connaissance des divers types de contrats, de techniques commerciales) sont nécessaires.

Sur des lieux moins éphémères tels que les squats, les ZAD ou les fermes autogérées qui combinent souvent espaces de vie commune, organisation en collectivité, activités festives et culturelles, activités formatives et constructives (chantiers), activités et lieux de luttes sociales, la pluralité des compétences nécessaires à leur fonctionnement quotidien ainsi qu'on maintien de leur pérennité dans le temps (car toujours soumise à l'incertitude) multiplient les occasions et les opportunités de s'essayer à des activités tout en permettant également d'entraîner, de consolider des compétences, d'acquérir de l'expérience. De manière plus transversale, des compétences sociales et de travail en groupe peuvent être développées sur les différents rôles et fonctions occupés lors des événements ou situations (montage, bar, cuisine, nettoyage du site, décoration, animation, etc.). Dans les passages plus prolongés sur des lieux de vie collectifs (y compris le travail en saison), d'autres compétences plus interactionnelles et intégratives sont en jeu. A l'image de la vie en colocation, il s'agit alors de mettre en acte un savoir-être visant à s'adapter aux rythmes du lieu et des autres occupants, prendre des initiatives pour s'intégrer à celle-ci, à respecter les espaces et moments privés de chacun, à savoir lire les situations du quotidien, partager la vie en collectivité, gérer les échanges de biens et de services, etc.

De part leur positionnement en marge des circuits établis de la culture, de la politique comme du « marché du travail », ces lieux sont des espaces qui fonctionnent selon des principes et des logiques proches (de type autogestion, « Système D », etc.) et partagent également nombre de valeurs communes. Malgré leur diversité, leurs divergences et spécificités propres, ils ont en commun de nombreux traits caractéristiques. Premièrement, ils sont souvent le résultat, à l'origine, d'initiatives de groupes d'amis ou d'affinités qui se sont lancés dans une aventure collective. Dans le cas de l'organisation d'événements, ces derniers sont largement le fruit de pratiques d'« amateurs » (vs professionnelles): les tâches sont moins spécialisées, l'équipe organisatrice n'est pas clairement identifiée, ce qui incite par conséquent plus de monde à participer, en aidant à l'organisation et au bon déroulement de l'événement. L'apprentissage, dans ce cas, se fait la plupart du temps sur le vif et de manière collective. Un peu à la manière de l'enseignement de la boxe tel que décrit par Loïc Wacquant, l'apprentissage dans ces lieux « (...) s'effectue de manière coordonnée, au sein

du groupe qui crée la synchronisation des exercices ; il fait de chaque participant le modèle visuel potentiel, positif ou négatif, de tous les autres » (1989 : 59). Au cours des activités menées, en assistant et en imitant les plus expérimentés, les participants « volent avec leurs yeux » (Herzfeld 1995: 139-40) et leurs autres sens perceptuels tout en improvisant, en fonction de la tâche à accomplir, les gestes qui, avec le temps et l'expérience, viendront éventuellement se perfectionner. Par ailleurs, et de manière générale, règne dans ces lieux une certaine ouverture à la proposition et l'initiative. Il semble ainsi plus facile de se lancer et, même si l'on ne se sait pas bien faire, chacun peut avoir l'impression d'être capable de contribuer d'une manière ou d'une autre à un projet collectif, de son début à sa fin.

Ces logiques communes de fonctionnement participent enfin de la création et du maintien de liens de complicité entre ces mêmes lieux, notamment via l'encouragement des formes plurielles d'itinérances. Ceci se concrétise à travers l'accueil d'individus (visiteurs de passage, bénévoles, artistes et créateurs en tous genres) et de collectifs (compagnies de spectacle, groupes de musique, etc.) et favorise du même coup les formes d'échanges et de partage multiples à la fois au sein et entre les lieux. Il n'est ainsi pas rare que les personnes se baladent pendant des périodes plus ou moins longues dans ces réseaux de lieux et s'y arrêtent temporairement, et pour des raisons multiples. Il m'est ainsi régulièrement arrivé de recroiser les mêmes personnes dans les différents lieux visités. A la fois lieux d'apprentissage, de transmission, d'expérimentation et d'interconnaissance, ces derniers possèdent dès lors un potentiel formateur indéniable.

### 5.3.2 Des artefacts et dispositifs comme médiateurs de transmission

Dans le cadre de ces lieux et milieux, la circulation des connaissances de même que l'apprentissage de compétences passe principalement par le dialogue et les interactions entre les personnes physiquement présentes dans les activités. En outre, comme le note Hutchins (1994), la connaissance est également distribuée dans un système comprenant de surcroît des dispositifs externes et technologiques. Aussi, si les échanges d'idées, de théories et de pratiques impliquent des intermédiaires incarnés dans des individus, ils se réalisent également par le biais de divers objets médiateurs, en l'occurrence des supports textuels et/ou visuels et des outils technologiques.

Parmi les supports souvent aperçus dans les lieux ou sur une banquette de

camion, on retrouve notamment divers types de manuels techniques populaires. Par exemple, les anciens numéros du magazine *Revue Technique Automobile* qui, dans chacun de ses numéros depuis sa première édition en 1946, consacre un dossier complet à l'étude technique et pratique d'un modèle de véhicule. S'appuyant sur de nombreux schémas, chaque dossier comprend une description détaillée du véhicule, des recommandations d'entretien ainsi qu'un protocole d'aide au démontage et remontage des principaux éléments<sup>8</sup>. Le vieux exemplaire des revues *Système D*<sup>9</sup> et *Mécanique Populaire*, revues de bricolage très fameuses en France dans les domaines du jardin et de la maison, sont également très prisées.

Dans un registre plus *underground*, les brochures ou *zines* *DIY*<sup>10</sup> publiés par (et généralement) pour les acteurs de ces milieux constituent également des ressources importantes en matière de connaissances et de savoir-faire. Il s'agit de documents aux contenus divers allant du guide pratique et technique sur l'électricité *DIY*, la filtration des huiles végétales, la construction d'une flex yourte, au manuel de conseils sur les droits lors d'une garde à vue, en passant par des textes de politique, théorique ou appliquée, sur les thèmes du féminisme, des squats, des mouvements sociaux, etc. Disponibles à prix libre, pour « deux francs six sous », dans la plupart des lieux autogérés, ils sont regroupés dans des espaces (généralement matérialisés par une table ou un présentoir) appelés « infokiosques », sorte de librairies alternatives privilégiant les modes de diffusion et de communication directs. Un grand nombre de ces supports sont également accessibles et librement téléchargeables dans les « infokiosques » virtuels<sup>11</sup>. Institutionnellement indépendants, leur fonction est de diffuser, sur le principe du libre accès, des idées, des théories, et des techniques. Les ressources d'informations sont fabriquées en mode « système D » à l'aide de photocopieuses et de papier récupéré et sont distribuées via les réseaux de connaissance, le bouche à oreille sur les principes du « si tu kiffes, alors photocopie, diffuse, mais surtout mets les mains dedans, essaie, améliore les recettes. » (*Les ateliers permanents 2008 : I*).

<sup>8</sup> Source: [https://fr.wikipedia.org/wiki/Revue\\_technique\\_automobile](https://fr.wikipedia.org/wiki/Revue_technique_automobile)

<sup>9</sup> Edité pour la première fois en 1924 et sous-titré « Le journal hebdomadaire du bricoleur », la vocation première affirmée du magazine à sa création était d'« apprendre tous les métiers à ses lecteurs ». Toujours publié aujourd'hui, mais avec une vocation plus commerciale, on le retrouve également sous la forme d'un site web: <http://www.systemed.fr/>.

<sup>10</sup> Abréviation du mot *fanzine*, qui est lui-même une contraction anglaise de *fanatic magazine*. Il s'agit d'une publication imprimée autoproduite et contenant originellement des interviews de groupes de musique, des feuilles d'opinion, des chroniques de disques, etc., réalisée par des fans.

<sup>11</sup> <https://www.infokiosques.net/> est une référence en matière d'infokiosques en France.

### 5.3.3 Le rôle des technologies de l'information et de la communication

Loin d'être « déconnectés », les habitants mobiles rencontrés investissent et exploitent au contraire les TIC de manière intensive, par exemple à travers l'utilisation de téléphones et d'ordinateurs portables, via l'usage répandu de clés 3G<sup>12</sup>, en captant les réseaux Wi-Fi commerciaux<sup>13</sup> ou encore en partageant ponctuellement certains lieux avec les *hackers*<sup>14</sup>. En outre, les nouvelles technologies jouent un rôle de médiation fondamental dans la circulation des connaissances et des savoir-faire divers, et plus largement dans l'acquisition d'un savoir-habiter mobile.

En tant qu'espace de rencontre et d'échange pour créer et entretenir des amitiés ainsi que des réseaux d'interconnaissances translocaux, l'usage des réseaux sociaux - et en particulier *Facebook* - est relativement commun, et ce pour diverses raisons. Issus de rencontres plus ou moins impromptues, sur des échelles géographiques plus ou moins vastes, au sein d'événements festifs, sur les lieux de travail, sur la route ou lors de mobilisations sociales et politiques diverses, les liens interpersonnels qui nourrissent les réseaux de connaissances correspondent à des relations à la fois ponctuelles et distantes. Si la plupart des habitants mobiles possèdent une habileté certaine à tisser des réseaux, celle-ci va souvent de pair avec une capacité d'isolement et de solitude. Le réseau virtuel remplace ici le côté éphémère des proximités physiques et permettent aux habitants de se mettre en lien, d'échanger leurs expériences mais également d'entretenir un lien régulier avec un réseau social éclaté géographiquement. Michel Maffesoli parlerait d'« une distance reliée », d'une solitude reliée et immergée dans une multiplicité de liens présents, virtuels, concrets ou symboliques (1987 : 78). Comme plateforme permettant la circulation des idées et des informations, les groupes thématiques que l'on trouve sur *Facebook* ou les forums de discussion peuvent également fonctionner comme réseau d'entraide et de solidarité. Ces groupes, qui fonctionnent un peu comme des clubs, permettent aux membres de communiquer autour d'un thème particulier.

---

<sup>12</sup> Clé de type USB avec carte SIM intégrée se branchant sur l'ordinateur et fournissant un accès à Internet mobile directement par le biais des antennes relais des opérateurs.

<sup>13</sup> Parkings de *McDonald's* et de certains hôtels, par exemple.

<sup>14</sup> Le terme s'applique en particulier aux domaines de l'informatique et des technologies et renvoie aux « bidouilleurs » de soft ou de hardware, de réseaux (sécurité, anonymat, réseaux pairs à pairs, piratebox), etc.

J'ai pu lister une dizaine de groupes<sup>15</sup> orientés sur la vie en camion, les véhicules aménagés ou des thématiques proches et associées au mode de vie nomade en général. En suivant les posts et les commentaires associés, on retrouve principalement des récits d'expériences de vie sur la route, des annonces de véhicules en ventes, des conseils pratiques et techniques sur l'aménagement ou sur le mode de vie en camion, des fiches techniques de divers modèles de camions, des photos de camions et leurs propriétaires, des « plans » d'embauche, des annonces de festivals et de rassemblements divers, des conseils sur des lieux où se parquer, des liens vers des articles sur des thématiques politiques, écologiques, généralement militants, des demandes de coups de mains lors de panne, pour tracter un camion ou fournir une pièce manquante, etc. Lors de voyages à l'étranger, dans des situations ou des lieux nouveaux (sur une zone d'emploi par exemple), lorsqu'il s'agit d'appréhender de nouvelles circonstances et reconstruire de la familiarité, cet outil permet de mobiliser les réseaux existants sur diverses échelles du territoire ou de « rencontrer » (de visu comme sur les plateformes virtuelles) d'autres itinérants aux valeurs proches implantés dans la vie locale, par exemple autour de lieux de sociabilité (squats, bars, festivals). Gwenn me raconte ici la façon dont elle a mobilisé le groupe Facebook « camtars aménagés » au moment de candidater pour un master sur Paris:

*« Je me suis dit, il y a bien des gens qui vivent à Paris, même si c'est pas dans, peut-être autour, et donc j'ai mis une annonce sur Facebook pour voir s'il y en aurait qui aurait des plans sur Paris. Puisque je m'étais mise sérieusement à faire ce dossier de candidature, je me suis dit il faut quand même penser à ça et puis toujours à mon chien parce que je ne me séparerai pas de mon chien. Donc j'ai posté « est-ce qu'il y en a qui connaîtrait des coins sur Paris pour se caler un peu et pas avoir trop de problème parce que je risque d'y faire un an d'étude ou peut-être deux ». Je me disais je leur dit « je risque de faire des études sur Paris ». Ils vont se dire « non mais elle, elle se prend pour qui ?! ». Et puis en fait pas du tout, ils m'ont tous super bien répondu : « je sais pas dans quelle école tu vas, précise-nous, on pourra t'aider ». Alors j'ai un peu précisé et puis là il y a eu plein de commentaires. Les commentaires des femmes plus sur la sécurité, tu vois « je te conseille d'aller plus dans ces coins-là, tu seras plus tranquille, ou chez un particulier, ou dans un camping parce que tu peux laisser ton truc et il est surveillé, et puis t'as des campings pas chers et biens » en périphérie de Paris. Après, les garçons c'était plus « je te conseille un en-*

---

<sup>15</sup> Citons en particulier les plus populaires d'entre eux en terme d'adhésion de membres: "camtars aménagés" (environ 28'000 membres), "camtar peinard" (environ 9'400 membres), "vivre en camions fourgons aménagés" (environ 9'300 membres) et "mécanique en tous genre et systèmes D" (environ 9'400 membres). Consultation septembre 2015.



*droit derrière ça, machin, viens on y est tous, rejoins-nous ! ». Alors il y en a un, il m'a fait délirer parce qu'il m'a dit, alors c'était à Vincennes, je crois : « alors tu contournes le temple bouddhiste, tu traverses les putes et tu nous rejoins au fond, t'inquiète, tu crains rien, en plus on te surveille le camion ». Je me suis dit putain l'entrée en matière « tu traverses les putes », ça me convient pas trop ça. Et puis finalement celui-là il est venu me parler par message privé : « ouais, je te conseille trop cet endroit c'est vraiment calé en plus t'as une super vue, etc. ». Je regardais un peu des photos sur Internet, ouais c'est un endroit calé, après j'ai pas vu de nuit (...). Ils m'ont tous super bien répondu, trop sympa, en plus tu les connais pas, tu connais personne. Ils te proposent tous des plans. Et puis ils viennent te faire des mails en privé en te disant « si t'as des questions, hésite pas... et puis quand tu passes dans le coin, passe boire l'apéro ».*

En matière d'outil de partage de conseils, de savoir-faire et d'expériences acquises « sur le tas », il existe également des forums explicitement consacrés à l'aménagement de véhicules et à la mécanique<sup>16</sup>. Le forum « Mercotribe », par exemple, est une initiative de « Mercotribe », une association française (loi de 1901) créée en 2005 « qui favorise l'échange entre heureux propriétaires de camions Mercedes ». Il rassemble à la fois, comme énoncé sur le site, des « sédentaires en vadrouille » qui s'aménagent un camion pour partir lorsqu'ils ont un peu de temps libre et des « nomades forcenés » vivant à l'année dans leur fourgon. Comme il est stipulé dans la présentation du forum, « toutes les générations sont représentées et cela dans toute la France voir même au delà de nos frontières. Mercotribe organise des rassemblements regroupant des passionnés autour de thèmes récurrents comme le voyage, la découverte, l'entraide et la solidarité. Allant de l'« aspirante » à la recherche de conseils pour l'achat de son premier camion au « mercotiste » confirmé ayant déjà aménagé plusieurs modèles et tailles de fourgons, la diversité des profils des membres recouvre par ailleurs une palette très large d'expériences dans la pratique d'aménagement de camions. Le forum est structuré en rubriques thématiques regroupant les *posts* des internautes allant de fiches techniques de divers modèles de camions aux récits d'expériences de vie sur la route en passant par des conseils d'aménagements. Outre les rubriques plus récréatives rassemblant des publications telles que les photos des membres et de leurs camions, les carnets de voyages ou les annonces de festivals et de rassemblements, la plupart d'entre elles sont orientées vers les questions techniques et pratiques

<sup>16</sup> Par exemple « mecaniktout (gasoil, cambouis et compagnie) », « mercotribe » ou « fourgon nomade » : <http://mecaniktout.nokods.org/> ; <http://www.mercotribe.net/phpBB3/> ; <http://www.fourgon-nomade.net/>

(mécanique, carrosserie, électricité) entourant l'aménagement. En matière de circulation des techniques, un grand nombre de tutoriels (sous formes papier ou vidéo), de plans et fiches techniques en tous genres (produits le plus souvent sur format papier à l'origine puis numérisés) s'échangent librement sur la toile permettant à chacun de s'approprier des plans de fabrication d'artefacts en tous genres, de les photocopier, de les diffuser, de les modifier et ainsi de créer et diffuser du savoir, des techniques, des pratiques et des réalisations. Tout en impliquant une capacité préalable à savoir glaner l'information, ils donnent la possibilité d'apprendre théoriquement par la lecture tout en intégrant des vocabulaires techniques. Avec *Facebook*, ces forums sont également mobilisés ponctuellement comme outils de communication et de transaction pour l'échanges de biens (en particulier en ce qui concerne la revente de véhicules, d'accessoires et de pièces détachées) et de services (trocs, dons, prêts, coups de mains). En ce sens, ils constituent un outil complémentaire au site de petites annonces en ligne *leboncoin* déjà évoqué dans le chapitre précédent autour de la question de l'achat du véhicule.

Les blog est un autre type de support mobilisé par certains, en particulier lorsqu'il s'agit de relater une expérience de voyage ou, comme ce fut le cas de Jeanne, pour documenter les différentes étapes d'un projet d'aménagement. Le blog de Jeanne, intitulé « l'an 01 tout comme »<sup>17</sup>, retrace ainsi, étape par étape, les quatre mois<sup>18</sup> de travaux de transformation d'un bus destiné à accueillir une famille de cinq personnes. C'est à travers ce média que je découvre le bus de la famille pour la première fois après une première prise de contact avec Jeanne via *Facebook*. Lors de notre première rencontre, elle m'expliquera que la raison pour laquelle elle a créé et tenu ce blog était de se convaincre elle-même que ce projet était une bonne idée. Le format du blog (en *WordPress*) est très simple. La photographie est principalement mobilisée pour documenter les différents moments des travaux. Les images, agrémentées ici et là d'un petit commentaire technique ou anecdotique, mettent en scène les cinq membres de la famille à l'œuvre. Une section « remerciements », citant tous les acteurs de coups de mains ayant contribué à la réalisation, conclut les travaux avant d'enchaîner sur les premières escapades sur la route, en France et à l'étranger.

Ces modalités de circulation des connaissances et des informations sont plus particulièrement à mettre en résonance avec le Web 2.0 et le phénomène

---

<sup>17</sup> <https://marlenr.wordpress.com/>

<sup>18</sup> Au cours de l'été-automne 2009

d'ampleur croissante des médias dits « participatifs », adoptant des modes de production et d'édition basés sur l'autoproduction et l'autorégulation des contenus. Les diverses formes de « publications ouvertes » que sont les blogs, réseaux sociaux, forums et autres wikis permettent à chaque utilisateur à la fois de créer de l'information, d'échanger des procédés ou de collecter des conseils auprès d'« experts » sur des questions pointues. En outre, ces mêmes modalités peuvent être mises en perspective avec le mode opératoire des logiciels libres<sup>19</sup> qui, via leurs codes sources, donnent ainsi la possibilité à toute personne de les compiler, de les modifier, de les copier, de les diffuser et ainsi de les partager entre individus (Raymond : 1999). Ce principe, qui a pour caractéristique de remettre en cause la question des droits exclusifs de propriété se voit, dans les divers aspects de l'autoconstruction du quotidien, transféré aux domaines de la production d'artefacts et plus largement des produits de consommation.

Ces modes opératoires se traduisent également dans un langage visuel et graphique singulier. Qu'il s'agisse de croquis dessinés à la main, de séries photographiques, de schémas, de vidéos diffusées sur le site *Youtube*, voire d'interfaces de blogs ou de forums, les supports autoproduits partagent en effet quelques principes communs. Accompagnés ou non de commentaires textuels ou sonores, la prévalence est toujours accordée à la représentation visuelle, soulignant le caractère souvent insuffisant de la description textuelle unique. La procédure de fabrication - c'est-à-dire l'enchaînement d'opérations déterminées - est explicitée pas à pas, de manière séquentielle, tout en décrivant la liste d'outils (ingrédients), leur quantité, leurs fonctions et les techniques requises, le plus souvent dans un style graphique épuré (de type esquisse ou croquis). Par contraste avec les plans complexes d'architectes ou d'ingénieurs, leur esthétique affirme également une dimension bricolée et fabriquée ; y sont rendus visibles les rouages et le fonctionnement du travail en cours, tout autant que les matériaux hétéroclites et les pièces rafistolées.

Dans leur mode de représentation, leur esthétique, de même que dans leur mise en avant des principes de partage et de diffusion du savoir, ces supports-outils font écho à la forme insolite initiée par le *Whole Earth Catalog : Access to Tools*, une revue américaine publiée entre 1968 et 1972 à l'initiative de Stewart Brand<sup>20</sup>. Une de ses particularités résidait premièrement dans son mode de

---

<sup>19</sup> Logiciel dont le code source, c'est-à-dire le manuel d'instruction du programme de ce logiciel, est librement accessible au public.

<sup>20</sup> Née au sein de la communauté hippie de Bay Area (Etats-Unis), la revue essaimera ensuite outre-Atlantique avec l'édition du premier *Catalogue des ressources* en France en 1975. Entre

fonctionnement. Ce catalogue pratique d'information réalisé avec les moyens du bord - un polaroïd et une machine à écrire – mélangeait, dans un véritable chaos visuel (qui tient autant des modèles de publications Dada que des encyclopédies du 18<sup>ème</sup> siècle<sup>21</sup>), conseils pour tout faire soi-même au meilleur prix, visions d'avenir et petites annonces. Dans la mesure où les lecteurs étaient invités à alimenter et modifier les contenus, il proposait concrètement la mise en application d'un outil d'échange qui avait pour but la création d'un véritable réseau de partage d'informations et de connaissances. Le terme « outils », apposé comme une devise dans le sous-titre de la couverture du magazine, désignait autant les outils physiques que les premiers outils informatiques. A cela s'ajoutaient les matériaux théoriques d'une réflexion plus globale axée notamment sur les outils de communication et les problématiques environnementales. A la différence d'un simple catalogue de bricolage, le *Whole Earth Catalog* avait ainsi pour visée explicite de démystifier les processus de production et de distribution traditionnels. Il se distinguait en outre par son projet idéologique de mise en avant de la viabilité d'un modèle économique alternatif.

Comme j'ai pu l'esquisser, les lieux physiques, les lieux virtuels et les objets-supports (matériels ou virtuels) ne disséminent pas de la même façon les connaissances et sollicitent des usages différents en terme de compétences. Deux éléments méritent d'être soulignés. Premièrement, ces usages s'inscrivent dans un rapport de continuité ou de complémentarité dans le sens où leurs modes de fonctionnements font écho à certaines valeurs et principes partagés (tels que l'entraide, l'autonomie, la liberté, etc.). Deuxièmement, en puisant dans les répertoires théoriques et pratiques des savoir-faire manuels autant que dans les potentiels des TIC, l'apprentissage et la transmission de compétences (qu'elles soient techniques, constructives, organisationnelles, spatiales ou légales) se jouent dans un enchevêtrement et une pluralité de formes, de modes et des lieux.

---

1975 et 1994, un total de six volumes sera publié aux Editions Alternatives.

<sup>21</sup> Par exemple, *L'Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers* dirigée par Diderot & d'Alembert (1751-1772)

## 5.4. Communautés de pratiques

Comme le soulignait déjà Becker ([1963] 1985) dans son analyse des carrières déviantes, appréhender les connaissances et compétences mises en œuvre dans un collectif nécessite de les articuler aux conditions sociales de leur production. En 1991, Jean Lave et Étienne Wenger publient un ouvrage intitulé *Situated Learning : Legitimate Peripheral Participation*. Le cœur de leur réflexion, qui renvoie sous beaucoup d'aspects à l'approche beckerienne des processus de socialisation, s'ancre dans l'idée que l'apprentissage en milieu de travail est un processus de participation dans ce qu'ils nomment une « communauté de pratique ». Cette participation, d'abord périphérique, augmente graduellement avec l'engagement envers la communauté et dans les interactions avec les autres membres. Dans leur analyse, l'activité de la communauté est ainsi décrite en termes de participation, de socialisation et de développement identitaire. Apprendre et faire (ou participer) constituent selon eux une seule et même chose. Dans une communauté de pratique, le but des membres n'est pas d'appartenir à la communauté mais d'apprendre au quotidien, apprendre des autres, apprendre sur soi, apprendre sur l'objet qui les rassemble. La communauté de pratique est donc, par sa nature même, une communauté d'apprentissage. L'identité de la communauté se construit lors des échanges et du partage d'idées entre les membres stimulant ainsi l'apprentissage social.

Geslin et Salembier (2002) commentent ainsi le cadre d'analyse que constitue la communauté de pratique : « Selon ce cadre d'analyse et d'interprétation du fonctionnement du collectif, ce sont les pratiques, et notamment les pratiques de nature technique qui vont fonder la cohérence de la communauté. De ce point de vue, le statut des connaissances dans les communautés de pratique diffère fondamentalement de la conception classique qui prévaut encore en sciences cognitives: la connaissance n'est plus seulement vue comme un ensemble

d'informations stockées de manière explicite sous forme de représentations internes ou externes, mais également, et surtout, comme le résultat de la participation active d'acteurs à un processus social de construction du sens ». Dans cette perspective, apprendre ne consiste pas simplement à acquérir des savoirs nécessaires à la réalisation d'une tâche. Il s'agit aussi de s'approprier certaines pratiques sociales qui ne font pas qu'influencer les processus de pensée mais en sont constitutives. La connaissance, de ce point de vue, se construit comme un lien et non comme bien.

A l'origine, la notion de communauté de pratique avait été mobilisée par ses théoriciens pour analyser un phénomène émergeant dans un contexte particulier, celui du travail. Peut-on alors mobiliser cette notion en dehors des pratiques traditionnelles et professionnelles pour appréhender, par exemple, un mode d'habiter ? S'appuyant sur les analyses de Lave et Wenger tout en les prolongeant, Brown et Duguid (1991) ajoutent deux dimensions intéressantes pour notre compréhension de la dimension informelle de l'apprentissage. Premièrement, l'apprentissage ne se fait pas toujours entre un novice et un expert mais peut être collaboratif et entre pairs. En outre, les communautés de pratique ne sont pas nécessairement visibles : elles peuvent se créer de façon non institutionnalisée et ne constituent pas en soi des entités statiques et délimitées par une organisation ou un groupe social. En ce sens, une communauté de pratique n'a pas besoin d'être nommée ou réifiée ni même reconnue (Wenger 2005 : 138) en tant que telle dans le discours des participants. Cet élément permet, dans le cadre de l'habiter mobile, d'appréhender les dimensions à la fois éphémère et mouvante de cette « communauté ». Dans le champ de l'apprentissage qui m'intéresse ici, ce cadre d'interprétation me permet d'analyser les liens entre activités (qu'elles soient festives, constructives, professionnelles, associatives ou formatives), expériences quotidiennes et apprentissage afin de saisir un peu mieux comment des pratiques non pensées pour l'apprentissage en tant que telles soutiennent la circulation d'un ensemble de connaissances et de compétences tout en mettant en place des dispositifs informels d'apprentissages. Dans le cas de l'habiter mobile, cette dimension informelle de la communauté de pratique est elle-même une source d'apprentissage, de distribution des savoirs et d'inventions performantes (à commencer par l'habitat lui-même). De ce point de vue, les TIC génèrent des potentialités significatives, notamment en terme de construction « par le bas » d'un mode d'habiter qui échappe aux formes d'institutionnalisation. Sollicitant fortement les capacités de mutualisation des individus partageant une même situation (celle d'habiter



la mobilité), le mode d'habiter mobile réengage aussi politiquement la question de la transmission de ces savoir-faire dans et avec la mobilité. Se pose, malgré tout, la question de la frontière et de la définition d'une communauté de pratique. Si les frontières d'une communauté quelconque sont parfois explicites et relativement visibles (vêtements, tatouages, etc.), dans la plupart des cas – et c'est bien heureux – il reste difficile de tracer les contours des communautés de pratique. L'idée ici n'est pas de poser un cadre figé sur une réalité évidemment complexe et mouvante (dans tous les sens du terme) mais plutôt de se saisir d'un outil conceptuel singulier afin de questionner cette réalité. Parmi les notions convoquées par Lave et Wenger dans la définition de leur cadre conceptuel, je retiendrai plus particulièrement trois d'entre elles dans la mesure où elles me semblent permettre de rendre compte et d'interpréter quelques-unes de mes observations: l'engagement mutuel, l'entreprise commune et la mobilisation d'un répertoire partagé.

#### 5.4.1 Engagement mutuel

L'engagement mutuel désigne les interactions et relations ordinaires entre les membres d'une communauté. Il est, dans cette perspective, ce qui permet d'assurer l'existence de la pratique partagée. Si l'homogénéité n'est ni une condition ni un produit de la formation d'une communauté de pratique, elle crée toutefois des liens entre les gens qui peuvent avoir plus d'impact que certaines affinités ou l'appartenance à une même classe sociale (Wenger 2005: 85). A plusieurs titres, les habitant mobiles constituent certes un groupe épars et hétéroclite, que cela soit en termes d'âges, de situations personnelles, de parcours biographiques individuels ou d'ambitions. Malgré tout, ils ont en commun de tous vivre à l'année dans un habitat mobile - en l'occurrence un véhicule aménagé - et partagent par conséquent nombre de préoccupations quotidiennes communes. J'ai illustré ce point à travers la manière dont les interlocuteurs rencontrés, en mobilisant les réseaux sociaux notamment, parviennent en même temps à gérer temporairement un certain nombre de contraintes liées une situation particulière, à tisser des liens de manière ponctuelle et à se constituer un réseau de pairs. Pour ce faire, les membres doivent être capables de partager leurs connaissances et de les lier à celles des autres membres. Comme me le disait Carine (26 ans), « ce que j'aime en vivant en camion, c'est d'échanger sur la route. D'apprendre des trucs seule, oui, c'est sûr ça responsabilise mais surtout il s'agit d'apprendre en communiquant et en se forçant à aller vers les

autres ». A cet égard, la capacité d'échange et d'ouverture aux autres est l'une des caractéristiques primordiales de la communauté de pratique de l'habiter mobile. Au fond, l'objectif principal de l'engagement mutuel est principalement que chacun aide et soit aidé par un autre membre de la communauté. La communauté se caractérise en outre par la force du lien qui unit ses membres. L'engagement suppose donc également l'entraide entre les membres, ce qui facilite et favorise le partage de connaissances sur la pratique (ou le mode d'habiter) et contribue au renforcement des liens (affinitaires, de complicité). Les lieux régulièrement pratiqués ou ponctuellement fréquentés (lieux de travail, saisonniers notamment, événements festifs) que j'ai brièvement décrits plus haut, de même que les dispositifs techniques tels que les forums d'échanges sur Internet, participent du développement des relations (qu'elles soient harmonieuses ou conflictuelles) entre les participants. Enfin l'engagement mutuel se reflète également dans un jargon, des raccourcis dans la communication, des histoires partagées, des plaisanteries propres au groupe (par exemple sur les aléas du quotidien sur la route, les rapports aux forces de l'ordre, les « bidouillages » techniques et administratifs) ainsi qu'un discours partagé autour de certaines valeurs qui reflètent une certaine façon de voir le monde (autonomie, anti-consumérisme, décroissance, voyage, liberté, etc.).

#### 5.4.2 Entreprise commune

L'entreprise commune se situe entre, d'un côté ce que l'institution (un service de remboursement dans le cas étudié par Wenger) exige en terme d'objectifs et d'activités, et, de l'autre, ce que font concrètement les acteurs (employés du service) qui luttent et négocient individuellement ou collectivement pour construire une situation acceptable de leur pratique. En regard d'une question qui est resurgie spontanément dans quelques échanges, je dirais que l'entreprise conjointe se joue en partie, pour un grand nombre d'habitants en camion, autour de la question de l'existence d'un mode de vie et de sa reconnaissance à tous les niveaux de la société. Néanmoins, je souhaite souligner que cette reconnaissance n'est pas nécessairement souhaitée par tous et ne constitue pas un objectif à accomplir ni même une revendication explicite. Je fais l'hypothèse que cette entreprise commune se rapproche plutôt de l'idée d'un engagement commun dans un mode de vie caractérisé par la mobilité notamment. Que cela soit en réaction à « un système », qu'il s'agisse du choix d'y vivre dans ses bordures, ou que l'habiter mobile représente un moyen de reprendre le

contrôle de sa vie, cet engagement comporte ses spécificités propres, avec ses contraintes et ses possibilités. A titre d'illustration, les blogs, forums, et groupes Facebook consacrés à la question de la vie en véhicule aménagé partagent, à quelques exceptions près, les mêmes occurrences thématiques : lieux pour « se poser », techniques d'aménagement et mécanique, législation, annonces de véhicules à vendre, offre d'emploi, culture, etc. Enfin, il convient d'ajouter que l'entreprise commune n'est en rien statique et figée. En fonction des nouveaux enjeux (évolution des lois par exemples), des problèmes, négociations et confrontations diverses, celle-ci est tout à fait encline à être renégociée par les acteurs.

### 5.4.3 Répertoire partagé

L'engagement au sein d'une pratique commune (ou d'un mode d'habiter) crée des ressources collectives, emmagasinées au fil du temps. Pour Wenger ces dernières constituent ce qu'il nomme un répertoire partagé. Il en donne la définition suivante : « le répertoire d'une communauté de pratique comprend des routines, des mots, des outils, des procédures, des histoires, des gestes, des symboles, des styles, des actions ou des concepts créés par la communauté, adoptés au cours de son existence et devenus partie intégrante de la pratique. Ce répertoire combine des éléments de participation et de réification et il comprend les interprétations des membres de même que les styles qui permettent d'afficher leur appartenance et leur identité » (Wenger 2005 : 91). Ce répertoire caractérise en somme les ressources (incluant notamment une formalisation des connaissances construites dans des artefacts concrets) permettant aux membres de communiquer entre eux (via les réseaux sociaux, les forums comme dans le cadre de lieux particulier) et de résoudre des problèmes. Comme j'ai pu l'explicitier à partir de la description des divers modes, formes et lieux d'apprentissage et de transmission, ces ressources qui constituent le répertoire commun font partie intégrante de la pratique partagée de l'habiter mobile. Cette pratique est fondée sur les connaissances et compétences construites par les acteurs eux-mêmes en situation. Ces connaissances et compétences sont matérialisées dans des objets tangibles tels que des outils, des supports textuels et visuels (sur papier ou numériques), des dispositifs techniques (TIC), des lieux et des espaces (chantiers, librairies alternatives, lieux de vie autogérés) ou des formes moins concrètes telles que des tours de main, des trucs, des astuces.

## 5.5. Savoir habiter les archipels

L'archipel est un ensemble d'îles caractérisé notamment par la relative proximité qu'elles entretiennent les unes par rapport aux autres. En tant qu'élément de l'ensemble, l'île se caractérise par sa dimension microscopique, sa particularité intrinsèque, son aspect distinctif du reste de l'environnement de même que par sa discrétion et sa fragilité en regard de celui-ci. L'île renvoie en outre à la figure du pirate. Dans son ouvrage *T.A. Z : The Temporary Autonomous Zone, Ontological Anarchy, Poetic Terrorism* publié en 1985, l'anarchiste anglais Hakim Bey prend pour référence les utopies pirates du 18<sup>ème</sup> siècle et forge le concept de « Zone Autonome Temporaire ». Très en vogue non seulement dans les milieux de l'habiter mobile mais également chez les squatteurs, les altermondialistes, les *hackers* et les *ravers*, cet ouvrage phare de la contre-culture a largement contribué à façonner l'idéologie libertaire et les discours portés par les acteurs de ces milieux. Aussi, les métaphores de la piraterie, de l'archipel, de l'insularité et du réseau sont une source d'inspiration importante dans les cheminements et les pratiques des habitants rencontrés. A la lumière des exemples décrits dans ce chapitre, envisager les modalités d'apprentissage et plus largement le fonctionnement de l'habiter mobile sur le principe de l'archipel me permet d'éclairer plusieurs aspects importants.

Premièrement, envisagée comme une île, la TAZ conceptualise l'idée d'un temps et d'un espace qui esquivent l'Etat et dont la force résiderait dans sa capacité à apparaître et à disparaître, autrement dit dans une recherche de l'éphémère. Qu'il s'agisse d'un lieu autogéré, d'un garage associatif, d'un chantier collectif ou d'un forum Internet, la métaphore de l'île est éclairante pour appréhender ces espaces d'échanges de ressources ainsi leurs traits communs. Envisagés par les acteurs comme des lieux affranchis de nombreuses formes de contrôle et échappant aux spatialités et aux temporalités normés, ces îlots (physiques ou

virtuels) répondent à plus d'un titre à leur quête de liberté et d'autonomie. À cet égard, ils correspondent au désir d'un grand nombre d'interlocuteurs de ré-envisager leurs existences à la marge des cadres existants. Insérés dans les centres urbains comme dans les campagnes, essaimés sur l'ensemble du territoire hexagonal comme au-delà, ils sont des espaces estimés comme précieux dans la mesure où ils dispensent des ressources matérielles et idéelles nombreuses. Du point de vue de l'acquisition et de la transmission de connaissances et de savoir-faire, ces espaces permettent en outre d'envisager celles-ci selon d'autres modalités considérées comme plus libres, plus horizontales, moins institutionnalisées.

Deuxièmement, dans leurs idéologies comme dans leurs pratiques, ces îles sont connectées à d'autres îles semblables, ce qui confère à cet ensemble son caractère d'archipel. La mise en lien de ces lieux se fait principalement à travers les mouvements des personnes qui les fréquentent<sup>22</sup>. Les habitants mobiles ont ici trouvé dans le véhicule aménagé un outil tout à fait approprié à cette itinérance au sein des archipels. Il est par ailleurs important de souligner que ces réseaux articulent des lieux de différentes natures, et notamment des espaces qui ne sont pas nécessairement caractérisés par leur dimension informelle. Les individus, en effet, appartiennent aussi à d'autres espaces de socialisation (bars, associations, librairies, salles de concert, festivals, lieux de travail, familles, etc.) et se situent dès lors le plus souvent à l'interface d'une multiplicité de réseaux ou d'archipels. Ils naviguent, pour ainsi dire, entre leurs frontières poreuses et mouvantes. Dans son analyse de la communauté de pratique, Wenger développe une idée similaire autour de la notion de « constellations de pratiques interreliées » (2005 : 140). Par ailleurs, même si leur composante spatiale et matérielle est importante, ces réseaux ne sont pas uniquement des espaces métriques topologiques reliant des points sur les territoires. Ils doivent au contraire être envisagés dans leur multidimensionnalité, c'est-à-dire en intégrant dans leur déploiement les plans idéels et social. À cet égard, si le Web formalise et donne à voir un part de l'étendue des connexions (entre les acteurs, entre les lieux, entre des acteurs et des lieux), il ne remplace pas pour autant les lieux « physiques » mais s'inscrit plutôt dans un rapport de complémentarité avec ces derniers.

---

<sup>22</sup> Une structure telle que celle de l'*Intersquat*, réseau indépendant de squats culturels et artistiques, facilite grandement cette circulation entre les lieux. Des sites web tels que *squat-net* ont également pour vocation de coordonner ces lieux physiques et de transmettre des informations hors canaux institutionnels.

Troisièmement, qu'il s'agisse de débusquer les ressources matérielles et idéelles ou de naviguer entre les archipels de lieux multiples, vivre sur la route nécessite l'apprentissage d'un « savoir-habiter » la mobilité. Les cheminements et les pratiques quotidiens des habitants mobiles sont, comme j'ai pu le montrer à travers divers exemples, ponctués par des moments d'apprentissage et de quête de ressources (lieux, connaissances, compétences, artefacts, etc.). Pour être, vivre à son goût, matérialiser ses rêves, ses envies et ses besoins, s'agit-il alors véritablement de composer avec le quotidien. Autrement dit, apprendre à s'adapter, à passer d'une activité à une autre, d'un habitat à un autre, d'un lieu à un autre. Ce « savoir-habiter » relève de formes d'apprentissage et de transmission en situation et s'articule ainsi autour de « manières de faire avec » (De Certeau 1990 [1980]). Faire avec des espaces multiples, des outils variés, des connaissances et des techniques hétéroclites autant qu'avec des environnements sociaux pluriels relève en somme d'un véritable travail de coordination. Situé à l'interface de pratiques et de savoir-faire hétéroclites, ce mode d'habiter révèle en outre le caractère à la fois transverse, poreux et mobile des compétences acquises<sup>23</sup>. Afin d'affiner notre compréhension de ce « savoir-habiter », il s'agira, dans le chapitre suivant, de se pencher de manière attentive sur les enjeux entourant les modalités d'ancrages de ces habitants mobiles.

---

<sup>23</sup> Ces dernières sont, dans certains cas, transférées (transférables) et réadaptées (réadaptables) dans d'autres registres et contextes (emploi et formation, par exemple). Pour prendre l'exemple de la transformation d'un véhicule en habitat, les connaissances et compétences nécessaires à la bonne conduite de l'entreprise se commuent parfois en de réels savoir-faire. Je fais référence ici à l'exemple de Tom qui, après avoir aménagé son premier camion, se lance dans la transformation d'un bus et crée sa propre association dédiée à l'accompagnement en matière d'aménagement de véhicules (*Truck & Astuces*). De ce premier geste constructif formateur, d'autres interlocuteurs ont quant à eux transféré et développé leur répertoire de compétences dans la production d'autres formes d'habitats relevant de l'univers de l'autoconstruction (yourtes, cabane, maison). Bien que cette question soit passionnante, elle ne serait pas développée dans le présent travail. Les recherches d'Ismaël Ghodbane (2007) sur l'apprentissage informel dans le milieu des *free parties* offrent sur cette question des pistes de réflexion tout à fait intéressantes.



# REVUE TECHNIQUE *automobile*

CE MOIS CI ...

SPECIAL  
VEHICULES  
UTILITAIRES

RENAULT  
SAVIEM

E.T.A.I. - 20-22, rue de la Saussière - 92-BOULOGNE

## ■ EVOLUTION DE LA CONSTRUCTION

- PEUGEOT Berlines « 404/8 » (1968-1969)  
et « 404/9 CV » (1969-1970)
- PEUGEOT « 404 » et dérivés (1968 à 1970)
- SIMCA « 1200 S » (1969-1970)

- Auto-radio et lecteurs de cassettes
- Les occasions perdues
- Formation professionnelle



POIDS LOURDS ET AUTOCARS

## ETUDE TECHNIQUE



« SG 2 » et « SG 4 » Essence

JUIN 1970

CE NUMERO 20 F

N° 290

Figure n°4  
magazine *Revue Technique Automobile*

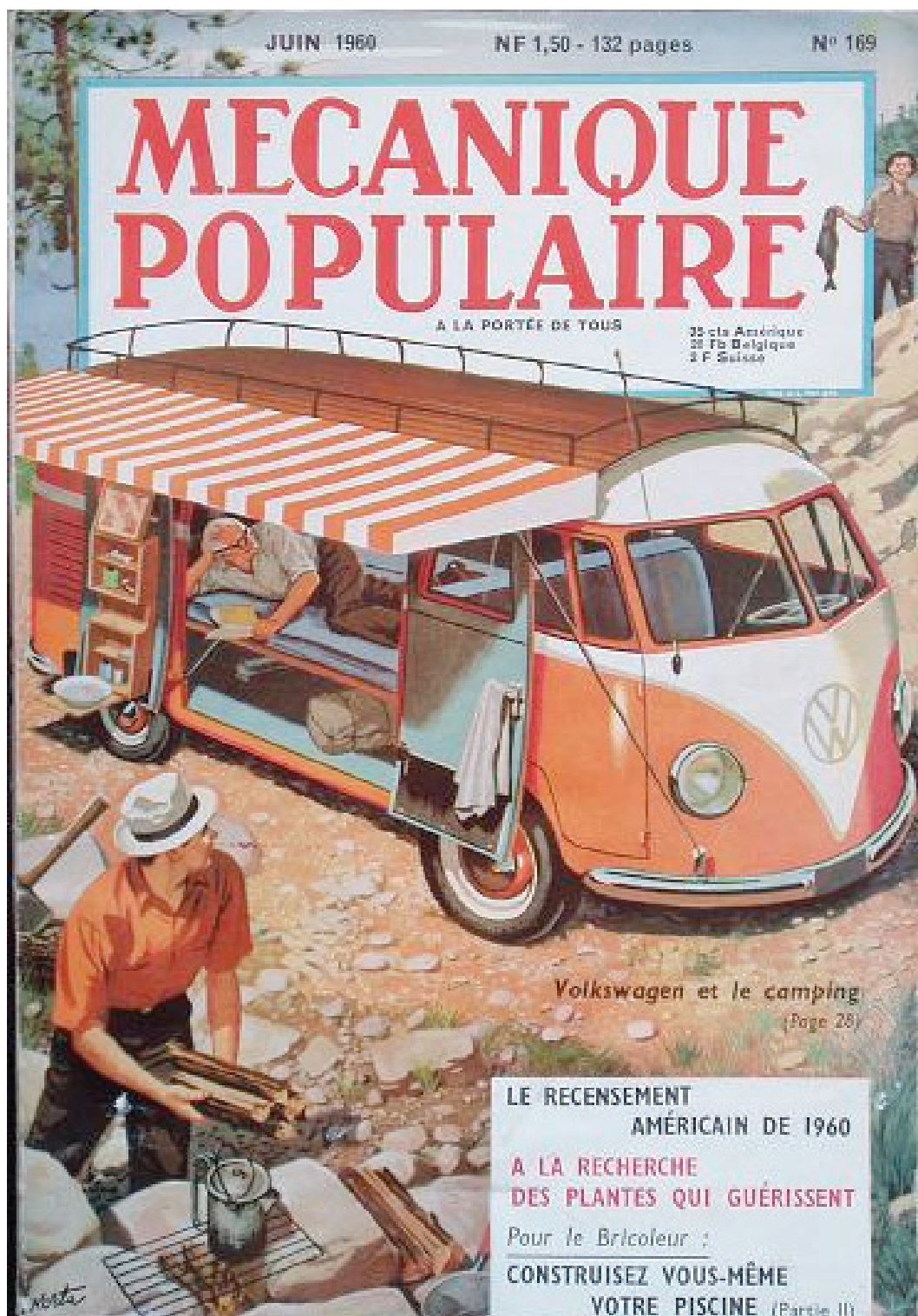


Figure n°5  
revue *Mécanique Populaire*





Figure n°6  
couverture zine *Petit manuel d'électricité DIY*

ANNEXE II

## SOINS AUX ELECTRISÉES

ne perdez pas une seconde

### PROTÉGER

Soustraire la victime aux effets du courant par mise hors tension.

Si la mise hors tension n'est pas possible par le sauveteur, prévenir le distributeur.

TOUTE INTERVENTION IMPRUDENTE DU SAUVETEUR RISQUE DE  
L'ACCIDENTER LUI-MÊME.

### SECOURIR

#### Assurer la respiration

La victime est inanimée et ne répond pas. Thorax et abdomen sont immobiles.



Basculer prudemment la tête  
en arrière et soulever le menton



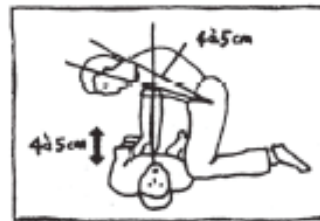
Observer écouter  
apprécier le souffle



Insuffler si arrêt ventilatoire



Evacuation éventuelle de  
corps étrangers en position  
latérale de sécurité



Massage cardiaque si nécessaire  
par sauveteur formé et entraîné

### ALERTER



Ne jamais abandonner les soins avant l'arrivée des secours spécialisés

Fig. 18 — Soins aux électrisés : affiche *utilitaire*

Figure n°7  
extrait zine *Petit manuel d'électricité DIY*



Avant toute intervention coupez le courant - Avant toute intervention coupez le courant - Avant

## outils et matos.

### quelques outils utiles :

#### tournevis testeur

pour tester tenir le tournevis sur le fil ou dans la prise à tester et mettre un doigt sur le métal au bout du manche, il n'y a pas de risque de se prendre un coup de jus. Attention, il y a des tensions maximales à ne pas dépasser.

Si vous n'êtes pas sûr qu'il s'agit de 230V utilisez un multimètre.

Généralement c'est marqué sur le tournevis.



#### pince coupante



pince coupante

#### cutter et pince à dénuder

la pince (y a plein de modèles différents) est superpratique si vous faites beaucoup de travaux mais elle n'est pas du tout indispensable, le cutter le fait sans problème.

pince à dénuder



#### tournevis plats et cruciformes, assez petits pour rentrer dans les dominos.

il existe des tournevis isolés, très pratiques s'il faut bricoler un truc sous tension ce qui est quand même plutôt à éviter. Vous pouvez aussi vous même isoler des outils à l'aide de scotch isolant. Sachez que pas tout scotch plastifié isole, il y en a même qui peut fondre...



tournevis gainé et isolé

multimètre permet de mesurer toute sorte de chose comme la tension, l'intensité et la résistance dans un circuit. Pour savoir s'il y a de la tension entre deux fils, vous pouvez aussi brancher deux bouts de fil sur une douille, s'il y a lumière, il y a courant



### et le matos...

ça dépend bien sûr de ce que vous voulez faire :

câbles, prises, interrupteurs, douilles, dominos, disjoncteur, fusibles, boîtiers,

...

Une partie de ces trucs est trouvable sur des chantiers, dans des maisons vides ou des usines désaffectées. Pensez juste à ce que le matos de récup peut aussi être cassé, ça ne se voit pas forcément.

**NB :** la plupart des dessins dans cette brochure représentent du matos neuf. Je ne suis pas forcément douée pour dessiner, je me suis servie de dépliant des fabricants. Le matos de récup moins récent peut être tout aussi efficace.

ntervention coupez le courant - Avant toute intervention coupez le courant - Avant 2

Figure n°8  
extrait zine *Petit manuel d'électricité DIY*

Avant toute intervention coupez le courant - Avant toute intervention coupez le courant

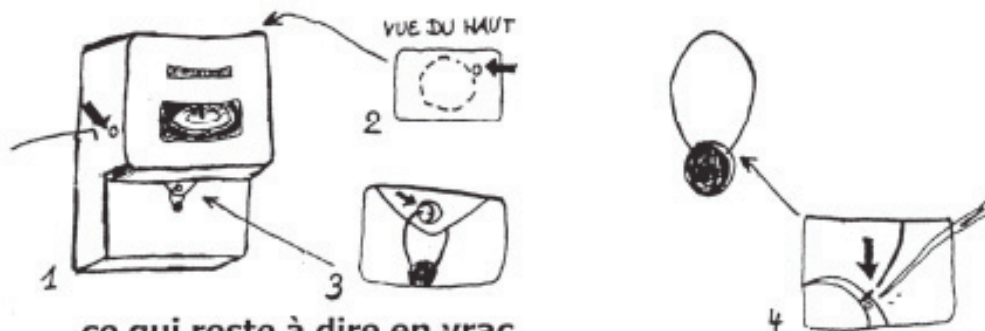
## les compteurs.

Malheureusement EDF installe de plus en plus de compteurs digitaux. Je n'ai aucune idée de ce qu'on peut faire dans ce cas là, à part dévier avant le compteur. Mais attention, il y a un petit bouton qui est tenu par le couvercle et qui bouge quand vous l'ouvrez. *ils peuvent donc savoir que vous y avez touché* et même connaître le nombre d'ouvertures. Les anciens compteurs avec une roue qui tourne, sont facilement trafficables. Il suffit de créer un léger frottement pour arrêter la roue :

- Avec une mèche pour percer le métal d'un diamètre minimal (1mm) et un peu de patience vous pouvez percer à la main un tout petit trou sur le haut ou sur un côté du boîtier et introduire un bout de fil de fer tordu de telle manière qu'il arrête la roue. → 1 + 2
- Il paraît que c'est possible de l'arrêter avec des aimants très forts, beaucoup de gens en parlent, je n'ai jamais vu concrètement, à essayer.
- Sinon c'est possible de défaire discrètement un ou plusieurs scellés et de glisser un bout de pellicule photo à l'intérieur du boîtier qui va également bloquer la roue.

Pour refermer les scellés il y a différentes méthodes : soit vous joignez les fils de fer à l'intérieur du trou, de telle manière que ce n'est pas visible de l'extérieur, en espérant que le monsieur d'EDF va juste tirer pour les enlever et ne pas voir que ça a été défait, soit vous coupez le fil à la base du scellé et vous le refermez en faisant un petit trou avec une aiguille sur le côté du scellé dans lequel vous pouvez introduire le fil de fer. Les deux méthodes comptent un peu sur la négligence des ouvriers d'EDF, à vous de voir. → 3 + 4

!! Si EDF constate le piratage, ils feront une évaluation majorée de votre consommation et vous réclameront la somme équivalente. Si vous refusez de payer ils peuvent saisir le tribunal. La loi prévoit une peine maximale de un an, pratiquement jamais appliquée. Mais actuellement on pourrait se faire accuser de terrorisme...



ce qui reste à dire en vrac.

- Bien fixer les câbles, ne pas les faire passer n'importe où, protéger des raccords par des boîtes (un tupperware, ça le fait), éviter des endroits où les fils sont à nu, ne pas fixer une prise ou un interrupteur à côté de la douche, protéger le chauffe-eau par un différentiel, prendre au sérieux le danger en y réfléchissant...

13 intervention coupez le courant - Avant toute intervention coupez le courant - Avant toute

Figure n°9  
extrait zine *Petit manuel d'électricité DIY*



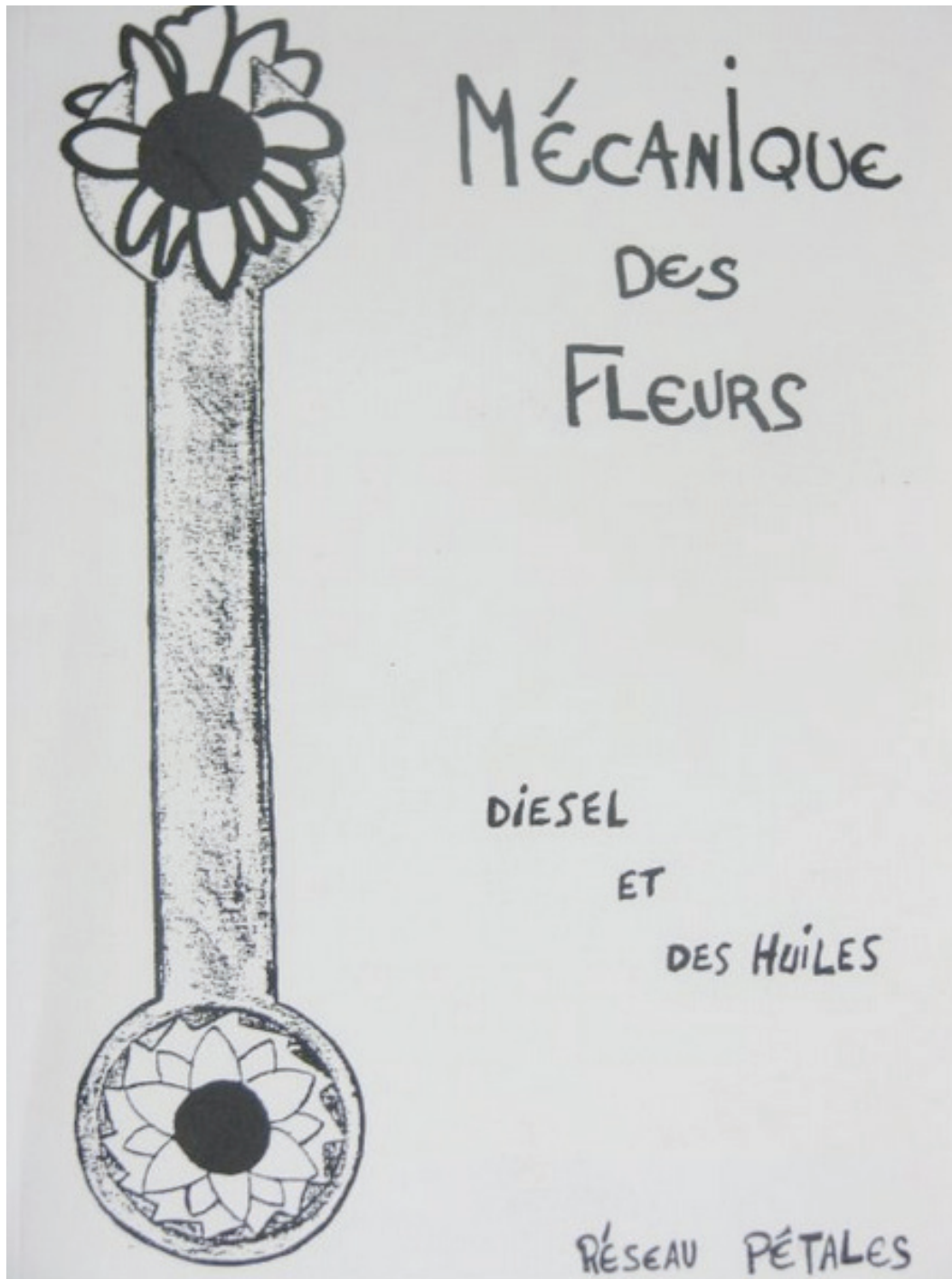


Figure n°10  
couverture brochure *La Mécanique des Fleurs*, ou comment adapter  
son moteur diesel pour rouler aux huiles végétales

### Filtration par filtre à papier. (Le système de « voyage »).

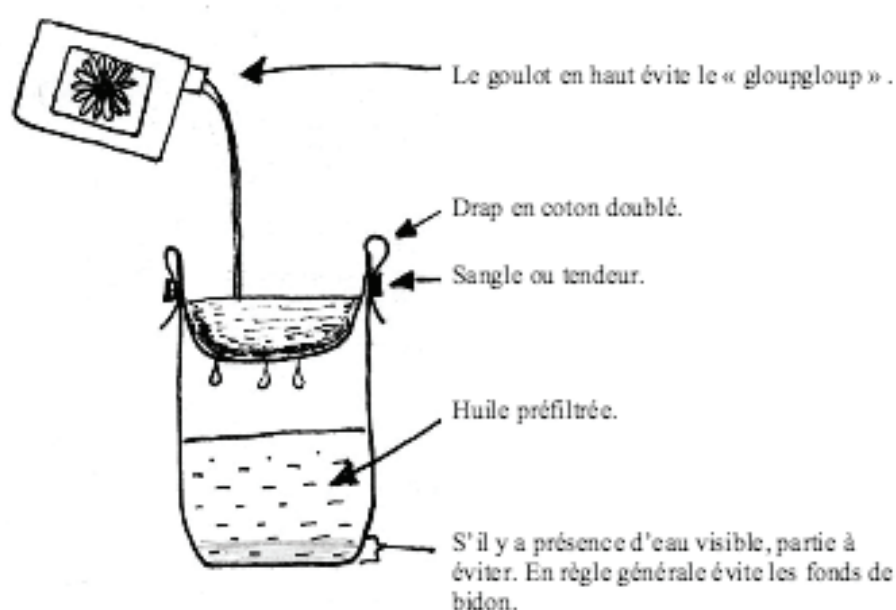
Pour cela il te faut :

- deux bidons à ouverture totale
- un drap
- un filtre papier à 5  $\mu\text{m}$  (il y a les adresses dans la brochure « Mécanique des fleurs »)
- du grillage à poule
- deux sangles ou tendeurs
- un entonnoir vert
- un transvaseur (pichet, casserole, cruche...)
- un bidon lambda propre
- Temps de préparation : 20 minutes.

Temps de préfiltration : 2 jours pour un plein.

Temps de filtration : quelques jours.

#### 1<sup>ère</sup> étape de préfiltration.

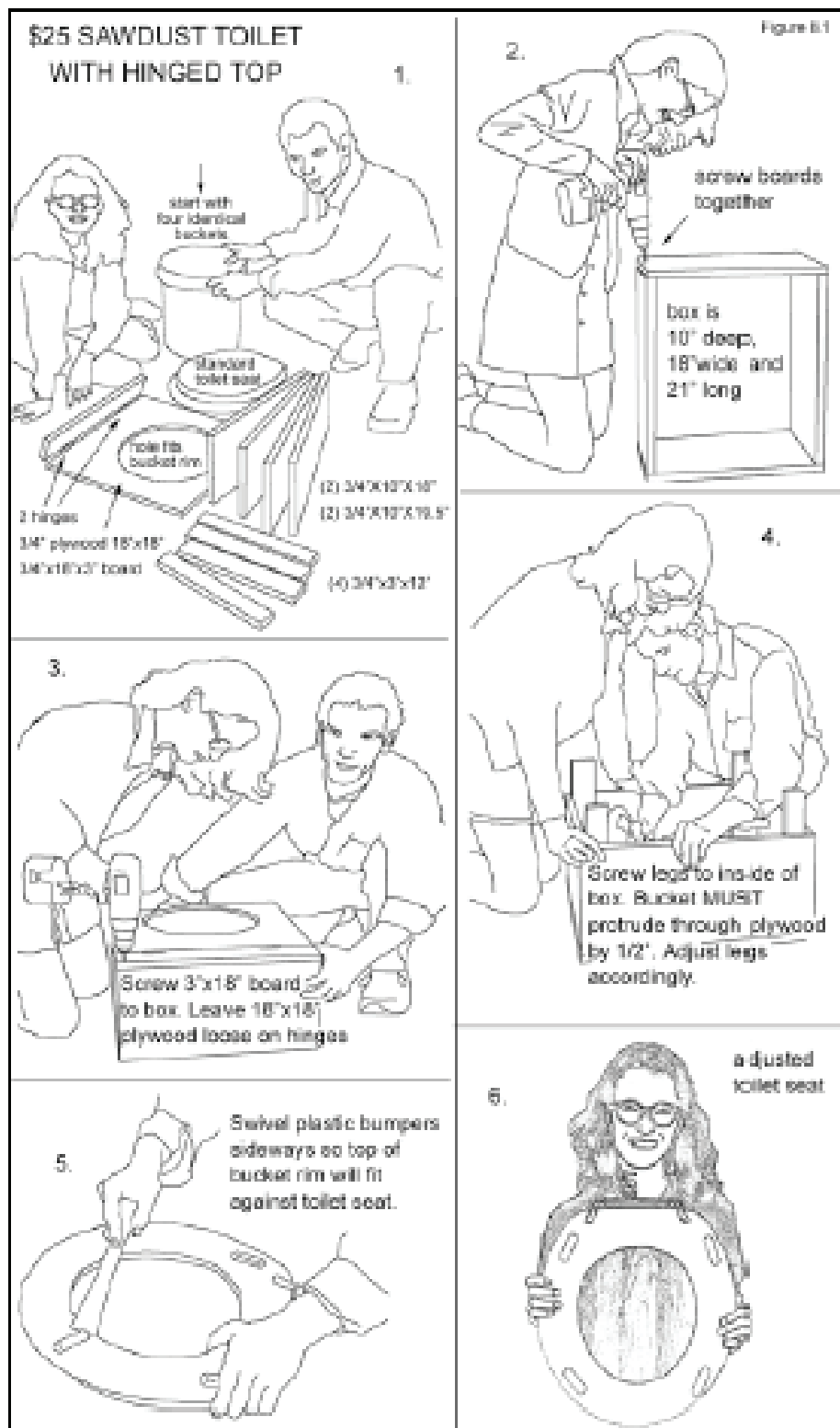


L'étape de préfiltration permet de rallonger considérablement la durée de vie des filtres. Elle consiste à faire passer l'huile reposée à travers un drap.

Le drap peut être doublé, ce qui permet de racle la « mayonnaise » qui va boucher inévitablement les pores du tissu. Le doublage évite à la mayo de passer...

L'idéal étant de pouvoir laisser reposer l'huile pendant 72 heures avant la préfiltration.

Figure n°11  
extrait brochure *Friteuse Magazine - spécial filtration, trois recettes faciles*



162 *The Humanure Handbook — Chapter 8: The Tao of Compost*

Figure n°12 & 13  
Fabrication de toilettes sèches, extrait de *Humanure Handbook, A Guide to Composting Human Manure* (J. Jenkins 2005)

## \$25 SAWDUST TOILET WITH HINGED TOP (CONT.)



Mark holes for toilet seat attachment.

A hinged sawdust toilet box will be 18" wide by 21" long. Get two boards 3/4"x10"x18" and two 3/4"x10"x19.5". Get two hinges, one piece of 3/4"x18"x18" plywood and one 3/4"x3"x18". Hinge the plywood to the 3"x18" piece.

Cut a hole in the larger piece of plywood to fit the top of the 5 gallon bucket. Set the hole only 1 & 1/2 inches back from the front edge of the plywood. Start with four identical buckets so you have extras. Buy a standard toilet seat somewhere.



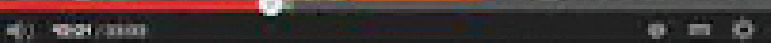
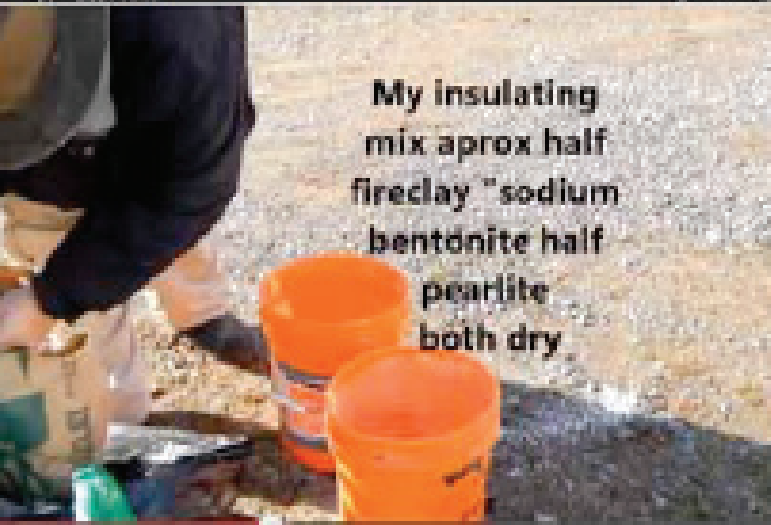
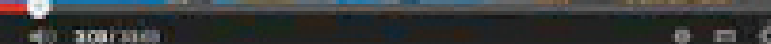
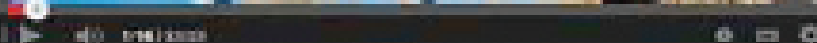
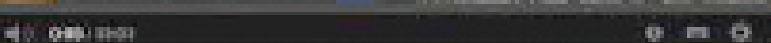
When screwing the legs to the inside of the box, make sure the top edge of the box will sit about 1/2" below the top edge of the bucket (the top of the bucket rim should protrude through the box by 1/2"). This allows the bucket rim to sit tight against the underside of the toilet seat (which is why the toilet seat bumpers are pried loose and swiveled to one side, as shown in #5 and #6).

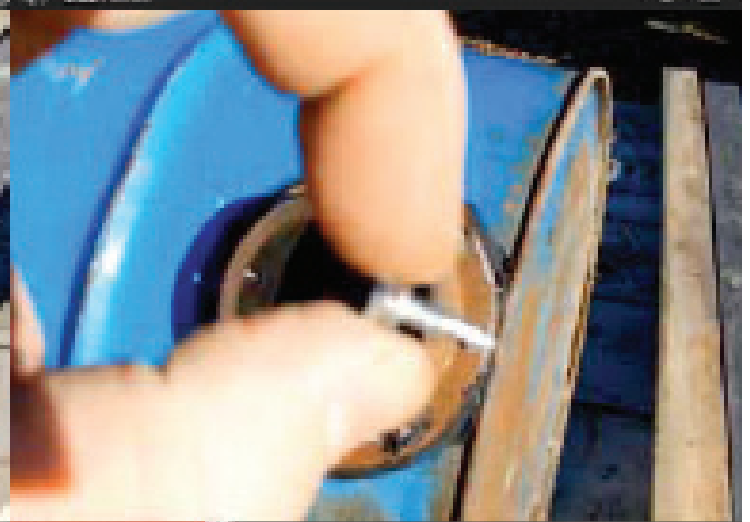


9. Attach your seat. Stain, varnish or paint the wood. You now have a compost toilet!

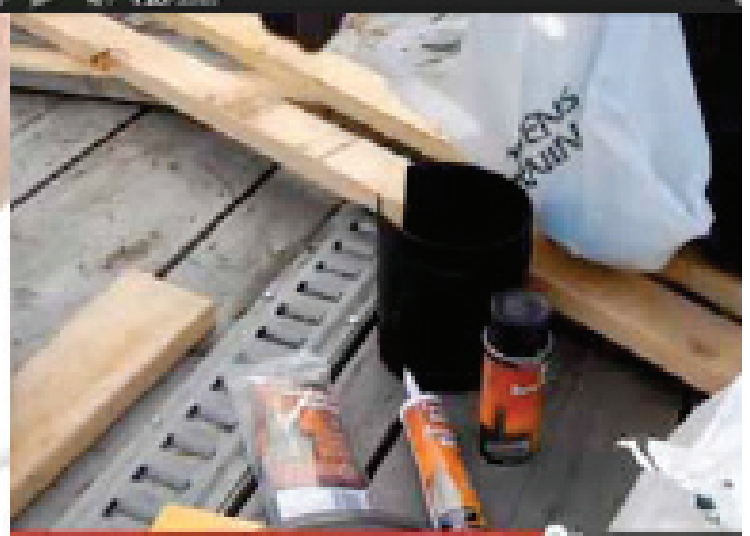
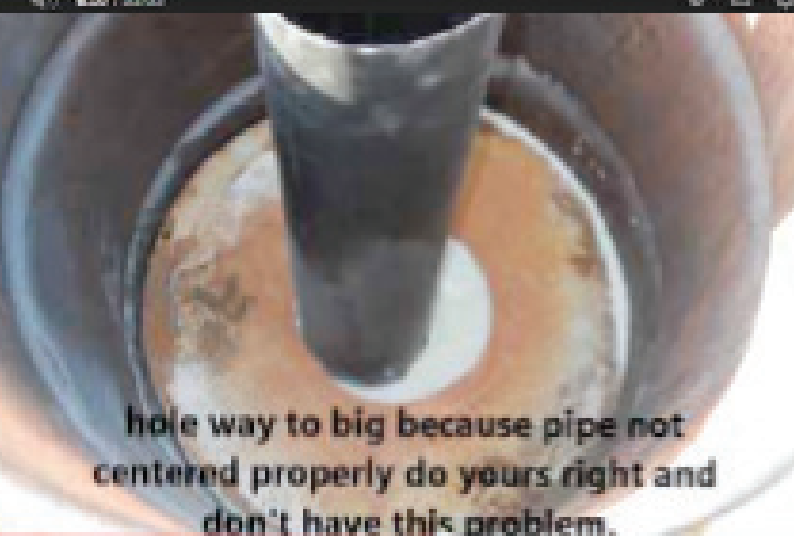
Figure n°14

Montage de captures d'écran, extrait d'un tutorial *Youtube*, fabrication DIY poêle à bois





Or just use 1/2" screws like I change it to later in the video.



hole way to big because pipe not centered properly do yours right and don't have this problem.



Like, share, and subscribe next video completing the stove will be up very soon.





# CHAPITRE 6

## EN QUÊTE D'ESPACES

*«Ces enfants je me disais qu'ils étaient les enfants de la Société des Asphaltes, les enfants du goudron, des enfants de bord de route, des périphéries, des parkings vides, des lieux quittés. Ils investissent sans doute encore des usines esseulées, des cours de collèges désaffectés, des gymnases décrépits. Je ne sais pas si leur exploration leur donne du savoir, et ce savoir-là, la connaissance du futur des lieux, je ne sais pas ce qu'il vaut.»*

(Pagano 2012:174)

## 6.1. Un hangar d'usine en guise d'ancrage

En avril 2014, je rencontre Pierre, la quarantaine, dans son lieu de vie. Il est de Briançon et a passé presque vingt ans en camion. Vers l'âge de vingt ans, expulsé de chez lui par son père, il s'achète son premier camion et part faire les saisons agricoles, trouve quelques contrats sur des chantiers de construction et, en hiver, dans les stations de ski. Il se forme ensuite comme cordiste, métier qu'il pratique toujours aujourd'hui sur différents chantiers aux quatre coins de la France. En 2009, il fait l'acquisition d'un camion plateau, un *Renault 914* et d'une caisse qu'il aménage de manière rudimentaire (isolation, habillage bois de palettes, lucarnes, poêle à bois, une étagère, matelas au sol, radiateur électrique, quelques outils) à partir de matériaux récupérés sur son dernier camion. Ce camion, c'est aussi celui dans lequel son fils Léon a vécu ses premières années, jusqu'au moment d'entrer à l'école. Dans son *Renault 914*, comme la caisse n'est pas solidaire au châssis, le camion peut donc à la fois être mobilisé pour le transport de grosses charges, et comme logement, lorsqu'il part sur des chantiers. La caisse est alors fixée à la structure du châssis à l'aide de quatre sangles à cliquet. Comme me l'explique Pierre, ceci permet une « utilisation polyvalente » du camion qui garde ainsi sa « fonction d'outil ».

Lorsqu'il acquiert de cet outil polyvalent, il vient de se séparer de sa compagne et se met à la recherche d'un lieu fixe (et d'une adresse) afin de faciliter l'obtention de la garde de son fils pour les week-ends et les vacances. Sa recherche est orientée sur un terrain avec du bâti (corps de ferme, moulin, ancienne grange, etc.), un espace qui lui permettra d'abriter son camion. En se baladant dans la région de Castres (Tarn, Midi-Pyrénées), il tombe par hasard sur un hangar d'usine, avec 1'000m<sup>2</sup> de dépendances et 1'000m<sup>2</sup> de terrain (un morceau de forêt et une petite carrière), dont il fait l'acquisition pour la somme de

30'000 euros en prenant un crédit. Il s'agit d'une ancienne laverie de tungstène, reliquat de la forte activité minière qui avait contribué au développement économique de la région jusque dans les années 1980. L'usine, en activité pendant une dizaine d'année entre 1950 et 1960, est restée à l'abandon depuis<sup>1</sup>, jusqu'à ce que Pierre s'y installe. Le bâtiment est composé d'une structure en poutres métalliques et charpente bois, fermée par des parpaings. La surface est répartie sur plusieurs plateaux à flanc de colline.

A moment de l'achat, l'usine n'est raccordée ni à l'eau ni à l'électricité mais, par chance, la mairie implante l'année suivante une station d'épuration en contrebas et installe une ligne électrique dans le vallon, puis l'eau. Depuis lors, et avec l'aide ponctuelle de quelques amis de passage, Pierre et son frère se sont lancés dans les travaux de réhabilitation. Le projet est ambitieux. À terme Pierre voudrait en faire un lieu polyvalent : lieu de vie, lieu de formation au métier de cordiste (l'enseignement des rudiments techniques du métier pourrait y être dispensé avec l'aide de trois ou quatre autres formateurs), gîte, salle polyvalente sur les cinquième et sixième niveaux (guinguette, espace de fête) avec une mezzanine en guise de dortoir pour l'accueil, lieu de stockage, atelier au quatrième niveau (déjà relativement organisé : établis, étagère, machines-outils), mur de grimpe tout en haut de la rampe pour les exercices techniques de hauteur, appartement/cabane pour Pierre, « ressourcerie », lieu d'accueil habitats mobiles (dans la carrière), bol de skate.

Au vu de la configuration du bâtiment, de l'ampleur des travaux, du temps et des ressources financières à disposition, il a revendu le deuxième niveau du bâtiment à un ami pour 5'000 euros. Pierre enchaîne en effet des séquences d'un ou deux mois de travail suivis de deux semaines de travaux sur l'usine. Son frère, quant à lui, vit sur Marseille et n'y vient qu'occasionnellement. Le projet avance donc à petits pas. Quelques micro chantiers ont néanmoins déjà aboutis : nettoyage de la ferraille et aplanissement du troisième niveau (rebouchage des trous existants et création des passages pour l'eau et l'électricité), récupération et achat de matériel pour l'aménagement, notamment du bois (de longues planches de bois massif achetées à bon prix), aménagement d'un espace cuisine équipé de deux caravanes, l'une servant de chambre lorsque Léon vient passer du temps chez Pierre. Toute la surface est encore ouverte et,

---

<sup>1</sup> Je retrouve par hasard sa trace sur *CKzone*, un forum consacré à l'*urbex* (abréviation de l'anglais *urban exploration*), autrement dit l'exploration (urbaine comme rurale) de lieux construits, abandonnés ou non, tels que bâtiments exceptionnels, églises, usines et sites industriels, carrières souterraines, galeries techniques, gouffres, fontaines, parcs, etc.

au vu de la rudesse des hivers, le projet est de compartimenter les espaces afin d'optimiser la chaleur. Quand il n'est pas en mission sur un chantier, la caisse du camion de Pierre lui sert alors de chambre. Celle-ci est hissée au linteau de l'une des entrées du hangar avec ses sangles et prend appui sur des calles de bois. Le prochain grand chantier à venir sera celui du toit. Celui-ci est en bon état mais couvert de tôles *Eternit*® (fabriquées en amiante-ciment) qu'il faudrait remplacer par des tôles saines. Quand je l'interroge sur ses rapports avec la Mairie, il me répond que tout se passe plutôt bien, très bien même. Pierre n'a effectivement pas choisi d'acheter ce hangar par hasard. Au préalable, il a en effet pris grand soin de s'assurer de la tolérance de la commune en regard des formes d'installations atypiques. C'est en explorant les entourages du site convoité qu'il a ainsi découvert plusieurs collectifs d'occupants d'habitats légers et mobiles (dont une troupe de théâtre) également installés sur des terrains non constructibles. Ces derniers lui ont confirmé que le maire était plutôt bienveillant à leur égard et peu regardant à propos de la mise en application des règles d'urbanisme. Ceci s'est confirmé lorsque ce dernier lui a laissé entendre que, pour l'heure, il n'avait pas besoin de demander les autorisations pour ses projets d'aménagement : « cela se fera plus tard, quand le moment viendra ».

Partant du parcours résidentiel de Pierre, ce chapitre sera consacré dans un premier temps à la description des conditions d'installation de quelques habitants rencontrés. Il s'agira ici d'expliciter quelques unes des modalités de production et d'organisation de ces formes d'ancrages spatiales produites par et pour l'itinérance. Dans un second temps, les conditions d'existence et de pérennité de ces espaces seront mises en perspective à travers une exploration du labyrinthe législatif et réglementaire entourant le statut de l'habitat léger, mobile et démontable dans le droit de l'urbanisme. A travers la lecture de quelques lois récentes, je montrerai en outre comment la sédentarité (de la même façon que la mobilité) s'inscrit dans un ordre moral et que l'on assiste ces dernières années en France à une construction progressive de certains corps immobiles comme ennemis urbains.



## 6.2. Savoir circuler et formaliser sa propre cartographie de ressources

Lorsqu'il s'agit de traverser le pays afin de rejoindre un lieu de vie, un lieu de travail pour la saison ou lors de plus longs déplacements à travers l'Europe à l'occasion d'un festival, la pratique de l'itinérance nécessite l'acquisition d'une riche palette de compétences. Il y a, avant toute chose, la nécessité d'une maîtrise et d'une connaissance technique fine de son camion et de ses limites. Pour la plupart, il s'agit d'une part de véhicules de seconde ou troisième main, sujets aux pannes aussi diverses que régulières. D'autre part, et suivant le poids du véhicule, une importante consommation de gasoil peut s'avérer être un facteur restreignant les voyages sur de longues distances. Dans ce cas, les habitants itinérants développent tout un système d'organisation de leurs déplacements et de leurs installations dans et entre les villes autour d'alternatives plus légères, économiques et fonctionnelles.

Pour les trajets courts et plus quotidiens (faire les courses ou rencontrer des amis), le vélo, la moto (type 125 cm<sup>3</sup>), le vélomoteur ou les transports publics permettent d'évoluer à la fois plus discrètement et d'efficacité dans l'espace urbain notamment. Le camion est ainsi parqué temporairement hors du centre ville et peut stocker le véhicule léger dans son habitacle le reste du temps. En ce qui concerne les habitants plus sédentaires installés sur un terrain, ceux-ci bénéficient parfois d'un second véhicule qui leur permet d'assurer les déplacements de courtes et moyennes distances. Pour les trajets plus longs, le covoiturage et l'autostop sont des pratiques courantes, et cela même au-delà des frontières hexagonales. Ce système d'organisation des déplacements fondé sur ce que Tarrius (1992) a qualifié ailleurs de « savoir-circuler », autrement dit un potentiel à faire sien le champ des possibles en vue de construire ou non ses

déplacements (Kaufmann : 2007), est l'une des ressources cardinales de l'habitant mobile. Ce savoir singulier englobe en particulier la maîtrise de l'alternance des moyens de transport, la connaissance des routes et des distances, la capacité non seulement à suivre et mais surtout à créer de manière astucieuse et pratique des itinéraires plus rapides, plus économiques, plus esthétiques. Mais également une habileté à s'orienter sur les routes avec une simple carte et sans GPS, à se frayer des chemins vers les « spots » les plus pittoresques et les plus cachés, à manœuvrer entre les barrières symboliques autant que matérielles tout en esquivant méthodiquement les contrôles des représentants de l'ordre.

Les véhicules aménagés, à l'instar des camping-cars, sont évidemment soumis à des dispositions législatives et réglementaires en matière de circulation et de stationnement temporaire sur la voie publique. Quels que soient le mode de vie et le statut de leurs occupants, le stationnement temporaire des véhicules est doublement régi par le code de la route et par le code général des collectivités territoriales (pour le stationnement sur la voie publique). Le stationnement gratuit est en général autorisé dans les faubourgs des villes et des villages, d'un côté ou des deux côtés de la voie publique. Dans les centres des grandes villes, il est le plus souvent payant dans la journée hors heure du déjeuner. Lorsque le stationnement sur la voie publique est gratuit, il n'est autorisé que sept jours consécutifs. Dans certaines grandes villes comme Paris, il n'est en revanche autorisé que vingt-quatre heures. Dans la pratique, l'espace public est fortement marqué par des mesures formelles et informelles de contrôle via des amas de roches, tas de terre, divers types de gabarits (de largeur comme de hauteur), barrières, etc. A titre d'exemple, les barres de hauteurs, destinées à l'origine à signaler un obstacle à l'avance, ont été systématiquement - et en toute illégalité - détournées par les communes en dispositifs d'empêchements pour interdire l'accès de ces résidences mobiles à certains parkings.

Qu'il s'agisse de savoir trouver un « spot » temporaire sur un parking, de s'installer sur un terrain ou d'en faire l'acquisition, toutes ces connaissances supposent au préalable une capacité à repérer les lieux propices, une maîtrise à explorer les territoires ainsi qu'une habileté à savoir les lire et les qualifier. Réinventant des manières de faire, des idées autant que des territoires, les habitants déploient dans l'itinérance de véritables compétences spatiales, notamment une aptitude à débloquer les espaces et à contourner les obstacles pour accéder à des lieux et pouvoir se déplacer de manière plus ou moins autonome, une

capacité à prospecter et à localiser les ressources de natures multiples<sup>2</sup>. Comme analysé dans le chapitre précédent, la mobilité a aussi un rôle déterminant dans la sociabilité. En effet, les festivals comme les squats nourrissent en grande partie une territorialité à des échelles variées. Dans les passages plus prolongés sur des lieux de vie collectifs, d'autres compétences plus interactionnelles et intégratives sont en jeu. À l'image de la vie en colocation ou en squat, il s'agit alors de mettre en acte un savoir-être visant à s'adapter aux rythmes du lieu et des autres occupants, à respecter les espaces et moments privés de chacun, à savoir lire les situations du quotidien, partager la vie en collectivité, prendre des initiatives pour s'intégrer à celle-ci, à gérer les échanges de biens et de services etc.

---

<sup>2</sup> Objets et matériaux délaissés, pièces d'occasion, opportunités de récupération de nourriture et d'huile de friture usagées, lieux de stationnement, places de parking et « spots » en tous genres, points d'approvisionnement en eau potable, Lavomatics, hotspots Wi-Fi, festivals, garages, stations services, etc.

### 6.3. De repères en repaires : des lieux d'ancrage dans l'itinérance

Considérée à distance, la vie en camion semble correspondre à l'image mythique et fantasmée du nomade sans ancrage, libre et autonome. Équipé d'une cuve d'eau, de panneaux photovoltaïques, d'un réfrigérateur et d'un chauffage à gaz, de batteries, LED, d'une caisse contenant les outils de bases et d'une ou deux machines électroportatives, le véhicule aménagé constitue en soi un élément d'habitation outillé pour répondre aux besoins de bases et peut assurément s'autoriser des périodes ponctuelles d'autonomie. Il représente un outil majeur de l'itinérance dans la mesure où il est mobilisé par son occupant comme un ancrage transportable, un « territoire portable<sup>3</sup> ».

Cependant, à y regarder de plus près, il s'avère que le quotidien sur la route se trouve pris dans une dialectique entre indépendance (organisation autonome vis-à-vis des systèmes socio-économiques dominants) et dépendance (adaptation au rythme intermittent de l'emploi, aux dispositifs juridiques et réglementaires). Du point de vue strictement matériel du volume de l'espace d'habitation, il est proprement impossible de tout avoir avec soi dans son camion. Le véhicule aménagé s'apparente dès lors à un module qui ponctuellement, en fonction de phases d'itinérance et de sédentarité, nécessite d'être arrimé plus ou moins temporairement à des équipements et des espaces ressources complémentaires, faisant eux-mêmes offices de boîtes à outils. Le système d'organisation des déplacements de l'habitant mobile s'articule ainsi à un système d'organisation des installations plus ou moins temporaires qui intègre des lieux connus et

---

<sup>3</sup> Le concept de « portable territory » distingue le territoire comme espace visible relativement stationnaire et l'espace personnel, invisible, centré dans le corps et transporté avec soi, tous deux contribuant à « agencer, réguler et ordonner le comportement spatial de l'individu » (Sommer 1969 : 27).

reconnus, regroupe des lieux privés et non institutionnalisés. La trame

de cette cartographie informelle de lieux de l'itinérance est évidemment toujours personnelle et subjective. À l'image des lieux eux-mêmes, elle ne cesse de se faire et de se défaire, dans un rythme qui s'apparente presque à celui du quotidien.

Du point de vue des pratiques, les témoignages d'expériences recueillis ont mis en exergue le caractère central des stratégies de localisation des habitants itinérants. Tout en relativisant passablement l'idée d'une mobilité à la fois intense et continue, ce point souligne l'importance et la nécessité, peut importe le degré de mobilité, d'avoir des ancrages. Dans la mesure où les besoins d'ancrage sont très souvent liés à des besoins de se déplacer, ces ancrages fonctionnent donc comme des attaches qui structurent autant les déplacements que les installations. Ils mettent par ailleurs en lumière des choix, des buts, des motifs, des besoins. Comme l'affirmait l'une de mes interlocutrices, « il y a toujours des raisons de partir comme de rester ». Lors des phases d'installation, cet état stationnaire de l'habitat s'articule très souvent aux opportunités de travail et/ou à des engagements dans des activités diverses, qu'elles soient créatives, festives, associatives, etc. De surcroît, les points de chute des personnes ne s'improvisent guère et sont la plupart du temps liés à des affinités sociales et/ou géographiques qui sont susceptibles de fournir des ressources de différentes natures (morales, spatiales, matérielles, etc.). En outre, mis à part leur véhicule, et même si un certain nombre y aspire à terme, la plus grande majorité des habitants ne détient pas de titre de propriété. Les séquences de halte ou d'installation plus prolongées nécessitent donc une organisation qui se joue dans une articulation entre ce que j'ai nommé des *repaires* principaux et des passages sur des points de *repères* annexes ou secondaires.

Appelés « lieux de vie », « campements » ou « squats », les repaires s'apparentent à des camps de base. Ils sont dotés d'équipements et d'infrastructures supplémentaires que le véhicule ne peut transporter et permettent ainsi de vivre plus confortablement au quotidien. Terrains occupés en collectif ou - plus rarement - individuellement, ils constituent les bases arrières sur lesquelles on peut compter et revenir après une absence ou un voyage, entre deux contrats ou entre deux saisons. Les repaires sont à ce titre des lieux-refuges où l'on a tissé des liens et où l'on retourne régulièrement pour se poser, se reposer, élaborer un projet, stocker quelques affaires, réparer son camion, l'aménager, régler des impératifs administratifs, parfois le temps d'un boulot à proximité.

Des ports où l'on s'ancre avec le sentiment d'y être chez-soi. Après des années de route, certains, comme Pierre, finissent par choisir de louer ou d'acheter un terrain. Par envie de s'investir dans un lieu ou sur un territoire, il s'agit alors de se « poser », parfois dans l'optique de pouvoir scolariser ses enfants, ou dans certains cas, d'y construire sur le plus long terme des partenariats avec les structures et acteurs locaux en y lançant un projet d'activité (artistique, culturelle, associative ou productive), individuellement ou en collectif restreint.

Ces installations sont quelques fois non autorisées légalement (occupations sans droit ni titre), la plupart d'entre elles s'opèrent néanmoins avec l'accord d'un propriétaire, d'un amis, d'un agriculteur, etc. Cette modalité d'occupation fonctionne ainsi selon le régime du prêt à usage ou de la location. Dans le premier, cas les résidents peuvent occuper le terrain à titre gratuit. Dans le second, ils versent une contribution au propriétaire sous la forme d'un loyer mensuel. Si la plupart d'entre eux sont localisés en milieu rural sur des terrains non constructibles (parcelles agricoles ou forestières), ces terrains peuvent également se situer à l'intérieur ou proche du périurbain (ce qui facilite l'accès à la ville et ses aménités). Lorsque certains habitants, à l'image de Pierre, se mettent à la recherche de terrains abordables à acquérir, il s'avère que les espaces que l'on pourrait qualifier d'« intermédiaires » sont très prisés. Alors que de nombreuses régions rurales et périurbaines se caractérisent par une situation de déprise économique et sociale, ces zones à faible pression foncière attirent ainsi les publics aux revenus modestes, qui au lieu d'investir dans l'achat immobilier, décident de placer leurs économies dans le foncier. Dans certains cas, l'installation sur un terrain avec son camion-habitat peut alors être explicitement utilisée comme solution d'hébergement transitoire (pendant plusieurs années parfois) le temps de faire des économies avant de se lancer dans la rénovation ou construction d'un habitat « en dur ».

Ces mêmes repaires peuvent, à l'occasion, servir également de lieu de transit, de mouillages secondaires. Ils évoquent dans ce cas les points de repères (les routards emploient le terme de « spots ») sur la carte, les marques permettant de déterminer un lieu, une direction, une distance, de s'orienter dans l'espace. Ils sont les lieux connus et reconnus sur lesquels on sait que l'on peut s'arrêter, faire escale, de temps à autres pour une durée plus limitée, pour une nuit ou deux, lors d'un long déplacement ou pour quelques jours, plus rarement pour quelques semaines. Au nombre de ces « spots », on trouve ainsi: le jardin d'un ami ou de la famille, l'arrière-cour d'un squat, le bord d'un lac tranquille, la voie



publique ou les parkings de surfaces commerciales, mais également le camping d'un festival, parfois un terrain mis à disposition chaque année par un patron ou par la municipalité sur un lieu de travail temporaire/saisonnier (station ski, vendanges), etc. Notons ici à nouveau le rôle central joué par les TIC. Facilitant le partage d'informations entre les réseaux itinérants, leurs usages provoquent le développement d'une hybridation à la fois technique, méthodologique et discursive via des supports aussi divers que les réseaux sociaux, les forums de discussion, les bases de données, voire certaines applications. Largement diffusée sur les réseaux sociaux, l'application *park4night*<sup>4</sup>, créée à l'intention des camping-caristes et autres adeptes de la route, recense les espaces de bords de route, ruraux comme urbains, autorisés au stationnement en France et en Europe.

Le groupe Facebook lancé en 2013 «Un coin pour se poser en hiver»<sup>5</sup> constitue un autre exemple d'usage original du numérique. Fonctionnant sur le principe de solidarité de particulier à particulier, l'idée est de pouvoir proposer, via le groupe, des lieux privés pouvant offrir pour une durée limitée (en général trois mois) un espace (grenier, bout de terrain, chambre, canapé avec accès à l'électricité, à l'eau, à une douche, à une cafetière) à des individus en besoin d'un « coin pour se poser ou se reposer » en échange de rien, de coups de mains, de sociabilités, etc. Il est également possible d'y poster des annonces de recherche. En parcourant les *posts*, force est de constater que les besoins, pour la plupart temporaires (de un à trois mois), sont liés à la question de l'intermittence du travail. Cet élément souligne à nouveau l'intérêt de considérer les nouveaux usages des TIC comme des espaces pour gérer autant sa vie sociale que professionnelle, de même que leur intrication. En outre, on peut relier le développement de ce genre d'initiatives privées de même que la multiplication des installations sans autorisation ou à la limite de la légalité (sur des parkings privés, dans les interstices urbains comme ruraux ou encore sur la voie publique) au manque d'accessibilité des campings et autres lieux dédiés (en termes de prix, de localisation, de règlement interne, etc.). Enfin, il y a d'autres lieux, sur lesquels on ne s'attarde pas, mais qui constituent également des repères-ressources sur les cartes des habitants itinérants tels que les garages associatifs, les Lavomatics, les Centres Communaux d'Action Sociale (CCAS), etc.

---

<sup>4</sup> Téléchargeable gratuitement sur le site [www.park4night.com](http://www.park4night.com)

<sup>5</sup> Puis ses déclinaisons « Un lieu pour se poser en hiver dans le quart Sud-Est », « Un lieu pour se poser en hiver dans le Grand Ouest » et « Un lieu pour se poser quart Sud-Ouest ».

## 6.4. Visites de quelques terrains

Quelque part entre Nantes et Rennes, je rends visite à Tobias sur le terrain sur lequel ils se sont installés il y a quelques mois avec sa compagne et leur premier enfant. Il s'agit d'un terrain parsemé d'arbres fruitiers avec une grande maison en pierre. Investi par quatre couples et leurs familles, chacun y dispose de « son petit coin » et partage, à parts égales, le loyer de 600 euros (avec les charges). C'est Alice qui a trouvé « la bonne pioche » et qui a ensuite partagé le plan dans ses réseaux amicaux et professionnels<sup>6</sup> « histoire de s'entourer de gens qui étaient dans la même recherche, la même démarche : se fédérer pour vivre ensemble ». Alice vit dans la maison avec sa fille, François dans son bus *Saviem* aménagé, Pablo et Mathilde se sont installés dans leurs deux yourtes. Tobias, Mélanie et leurs deux enfants, quant à eux, se sont aménagés une structure yourte-cabane-caravane. Quand ils ne sont pas sur la route dans leur camion *Mercedes* aménagé, en tournée avec un spectacle, c'est ici qu'ils vivent. Les enfants du terrain sont à l'école du village à quelques kilomètres. Chacun dispose également d'un bout de grange pour faire du stockage (matériel, machine à laver, etc.) et d'un peu de terrain pour jardiner. Sur la parcelle de Tobias, une caravane sert à la fois de bureau et de chambre pour accueillir les amis de passage. Une petite cabane fait office de toilette sèche et une autre, plus petite et en forme de vaisseau spatial, abrite deux poules. De temps à autres, des amis et leurs compagnies viennent pour y travailler ou répéter leurs spectacles.

Certains lieux collectifs, comme *la Mine*, sont reconnus notamment en regard de leur longue histoire. Implanté dans le sud des Cévennes, *la Mine* est un lieu qui a un peu plus de quinze ans d'existence. Celle-ci commence en 1999 avec l'organisation d'un grand teknival « sauvage » au milieu des pins et de la garrigue

---

<sup>6</sup> En particulier le réseau de *Quai des Chaps*, un « collectif de compagnies, structures et individus dont l'objectif commun est la promotion des Arts Nomades ».

sur un ancien site d'exploitation minière, abandonné depuis les années 1970<sup>7</sup>. A la suite de l'événement, Wilhem, l'un des organisateurs du teknival, rachète le terrain à l'exploitant, la société minière belge *Umicore* au nom du Groupe Foncier Agricole (GFA<sup>8</sup>) *La Gravouillère*. A l'époque où sort la loi Mariani<sup>9</sup>, l'idée est alors de faire du terrain un « port à camions ». L'espace, mis à la disposition par le propriétaire, est en gestion libre pendant quelques années avant la création, en 2003, d'une association de gestion, « La Mine, espace d'accueil temporaire ». Articulée autour d'un conseil d'administration tricolleégial<sup>10</sup>, l'association a pour but de pallier l'inexistence de lieux appropriés, d'organiser et normaliser le campement sauvage de voyageurs installés sur ce terrain, d'assurer l'accueil des populations itinérantes, l'entretien et l'animation du site. Ici on ne parle pas de squat. Pour certains, il constitue un lieu de transit pendant quelques jours ou quelques semaines, histoire de s'occuper de formalités administratives, d'aménager ou de réparer leurs camions. Pour une quinzaine de résidents plus ou moins permanents, il sert surtout de port d'attache lorsqu'il s'agit de chercher du travail ou pour vivre, tout simplement. L'accueil est ouvert, « ça va, ça vient », mais toujours dans la limite de l'espace disponible. Les résidents versent dix euros de cotisations par année, quinze euros par mois par habitat de participation au frais (entretiens, factures, réparations) et s'engagent à participer aux activités de construction, coupe de bois et d'entretien du lieu (en mode chantier collectif). Le fonctionnement interne est basé sur la concertation et les discussions. Celles-ci ont généralement lieu de manière informelle, lors des repas, dans les camions. Au fil des années, le lieu s'est progressivement doté d'un réseau d'eau potable, d'un jardin vivrier, d'un poulailler ainsi que d'une aire de petite réparation mécanique. Des activités artisanales et agricoles se sont lancées sur l'initiative de résidents permanents telles qu'un atelier mécanique, du taillage de pierre ou encore une petite production de bière et jus de fruits (revendue dans les réseaux indépendants). En contrebas, une parcelle de ter-

<sup>7</sup> Depuis la fermeture de la mine dans les années 1970, aucune opération de dépollution n'a été entreprise par l'exploitant. La dangerosité du site est mise en lumière en 2004 dans un rapport établi par un bureau d'expertise. Les sols ont une teneur élevée en plomb, zinc, et arsenic notamment.

<sup>8</sup> Société Civile Particulière entre personnes physiques ayant pour objet soit la création ou la conservation d'une ou plusieurs exploitations agricole. Elle permet, en pratique, d'organiser un patrimoine foncier, d'en préserver l'unité, d'assurer la transmission, de faciliter l'installation.

<sup>9</sup> En 2001, Thierry Mariani dépose un amendement à la Loi de Sécurité Quotidienne (paquet de lois sécuritaire post attentats du septembre 2001 portant sur divers moyens de lutte contre le terrorisme, les trafics et les nuisances sociales et incivilités) visant à encadrer les *free parties* en les soumettant à déclaration préalable auprès du préfet.

<sup>10</sup> Le propriétaire (membre du GFA *La Gravouillère*), six usagers et quatre riverains, amis et sympathisants.

rain est dédiée à la fête. La singularité du projet, et c'est certainement ce qui en fait une réussite, réside dans les nombreuses interactions que *la Mine* a avec le monde extérieur. L'association organise des événements culturels, activités festives et culturelles (organisation d'événements, concerts, festivals, etc.) à caractère privé (moins de 500 personnes) sur le site, ouvre le terrain à d'autres pour l'organisation de fêtes, accueille des personnes condamnées à une peine de travail d'intérêt général (TIG). Elle entretient de bonnes relations avec le tissu associatif local et national (et notamment l'association HALEM, « Habitants de Logements Ephémères ou Mobiles ») avec lequel elle est impliquée autour de thématiques communes. Depuis quelques années cependant, les résidents sont sous la menace d'expulsion. Si la pollution du site est l'argument principal, leur installation ainsi que les activités menées sur le site sont régulièrement contrôlées par les services de l'administration<sup>11</sup>.

D'autres lieux partagent cette fonction hybride, à cheval entre lieu de vie et lieu de travail (qu'il s'agisse d'activités de production diverses, de création, etc.). Perdu dans les hauts de l'Estaque, non loin de la carrière *Lafarge*, *Lestakcrew* est un incontournable de la culture *underground* marseillaise. Le terrain est occupé depuis 2005 par un collectif d'une dizaine de résidents en moyenne. Il remplit la fonction triple de lieu de vie (semi) permanent, d'espace de résidence pour artistes et celle de lieu culturel (organisation de soirées concerts, expositions, arts de la rue). Le terrain, qui à l'origine était un garage, est complètement abandonné lorsque les premiers occupants le découvrent, « une vraie décharge sauvage ». Au fil des années, le lieu a été nettoyé, le hangar réhabilité en espace de travail et de spectacle, et les occupants disposent d'une cuisine collective. Formé en association, *Lestakcrew* est également bien présent dans la vie culturelle locale, fruit d'un travail continu de légitimation de la part du collectif vis-à-vis du voisinage et des autorités. Sans bail, le terrain qui appartient en outre à la ville de Marseille, a déjà risqué l'expulsion à plusieurs reprises et son devenir reste toujours incertain. Pour y passer en transit ou pour y vivre à plus long terme, l'entrée, comme à *la Mine*, s'y opère sur recommandation de l'un ou l'autre des occupants qui se porte garant, puis, après « une période test » de quelques jours ou quelques semaines, par cooptation avec le reste du collectif. L'organisation quotidienne suit également un fonctionnement autogéré, à l'image des squats d'habitation. Basé sur le principe de l'entraide, chacun apporte ses compétences et contribue au fonctionnement du lieu au

<sup>11</sup> En particulier la sécurité en regard de l'organisation des événements festifs, légalisation des constructions, mise aux normes des infrastructures de production de jus de pommes et de bière, etc.

quotidien et, lors d'événements, à l'organisation générale (décoration, installation du matériel, logistique, animation, bar, etc.). Pour les artistes en résidence, une participation aux frais de 10 euros par semaine est demandée. *Lestakcrew* entretient par ailleurs des liens de complicité avec d'autres lieux du même type (y compris *la Mine*) et contribue par ailleurs fortement à favoriser toutes les formes d'itinérances à travers l'accueil d'individus (artistes et créateurs en tous genres) et de collectifs (compagnies de spectacle, groupes de musique).

C'est en plein cœur de la zone industrielle de Lançon de Provence (Bouches du Rhône) que la compagnie de cirque errant *L'Estock Fish* a élu domicile. Egalement montée en association, la compagnie y loue un hangar de 220m<sup>2</sup> et un espace extérieur de 3000m<sup>2</sup>. A la fois lieu de vie, lieu de travail pour les membres de la compagnie et lieu de résidence, cet espace constitue une ressource essentielle pour la compagnie qui, disposant de ce point fixe, peut s'inscrire sur un territoire (la région PACA<sup>12</sup>) et construire ainsi des partenariats avec les structures et acteurs locaux. Du point de vue de l'organisation de l'espace, le hangar est compartimenté en plusieurs espaces/modules : une grande salle de travail pour les artistes qui permet de répéter hiver comme été (scène, accroches pour les aériens, espace musculation), un atelier de création de décors, où plusieurs constructeurs et décorateurs viennent régulièrement prêter main forte à l'équipe, un atelier de création et stockage des costumes, un espace bureau pour le travail administratif et les réunions. L'espace extérieur permet à la fois à la dizaine de membre de la compagnie vivant sur place à l'année de disposer d'un espace pour leurs camions ou caravane, de recevoir des artistes en caravanes pendant les périodes ponctuelles de travail ainsi que de monter un chapiteau pour les créations et les répétitions générales. Les occupants permanents se sont ainsi créés leurs propres espaces privés. Maëlle, graphiste et Pierre, comédien, disposent par exemple d'un camion (pour leurs déplacements) et d'une grande caravane (qui leur sert de cuisine et d'habitation). Entre les deux véhicules, ils se sont aménagés une petite terrasse en palettes sur laquelle poussent quelques plantes entre les canapés. Le propriétaire, quant à lui, n'est pas regardant sur les activités de la compagnie ni sur le caractère permanent – et donc illégal – de l'installation d'habitats mobiles sur le terrain. Dans cette même zone industrielle, plusieurs autres terrains abritent par ailleurs des troupes foraines et circassiennes qui, lorsqu'elles ne sillonnent par les villes, sont installées avec leur matériel sur ces bases sédentaires.

---

<sup>12</sup> Provence-Alpes-Côte d'Azur

L'association *la Traveler Team* est créée en 2011 à l'initiative d'un couple de *Travelers*. A l'époque, leur premier enfant est en âge d'entrer à l'école. Afin d'éviter les complications vis-à-vis de leur adresse de domiciliation et du risque de signalement, ils louent un premier terrain (ancien terrain de voyageurs) sur lequel ils font un gros travail de réhabilitation (nettoyage des ronces, déchets, etc.) avant d'y installer leur camion ainsi qu'un atelier de ferraille. Ils y restent pendant deux ans. Les statuts de l'association rédigés, s'enchaîne l'ouverture d'autres terrains agricoles - tous viabilisés - dont deux dans les Bouches du Rhône et un troisième dans les Landes. Derrière ce que l'on peut appeler une offre de service destinée à un public cible, l'association revendique également, par la création de ces lieux, une légitimité de statut concernant le mode de vie en camion : « les gens dans notre cas, on a plus que besoin que ce mode de vie soit reconnu et que l'on ait un statut à part entière (ne plus être SDF parce que l'on vit en camion). C'est notre mode de vie, choisi ou pas, et nous avons droit à un statut particulier comme les gens du voyage, qui eux se sont battus durant des années et se sont unis entre eux et face la loi ». Du point de vue du fonctionnement sur les terrains, l'association désigne informellement un gérant parmi les résidents qui se charge de faire vivre le lieu, de régler les questions administratives (en particulier s'assurer que la part de loyer mensuelle soit payée par chacun puis de la remettre au propriétaire) et d'accueillir les nouveaux arrivants. La part totale du loyer (environ 500 euros sur chacun des terrains) est divisée par le nombre d'habitats (et non d'habitants) présents sur le lieu : un couple contribuera ainsi à part égale qu'une personne vivant seule. Les terrains sont entretenus et autogérés par les adhérents, la règle étant, comme me le confie le président de l'association lors d'une visite sur l'un des terrains : « celui qui est le plus dérangé par les autres finit par s'en aller, pas de légitimité d'ancienneté ». Suivant les mouvements, les terrains peuvent ainsi être occupés par des personnes aux profils assez divers (d'un point de vue des rythmes de vie, des conceptions de la vie en collectivité, etc.) ce qui, suivant les situations, provoque un tournus d'occupants relativement important. Ce point constitue d'ailleurs un véritable défi pour les initiateurs du projet, que cela soit pour créer et entretenir une dynamique collective et faire vivre chacun de ces terrains sur le long terme, ou plus pragmatiquement pour conserver les baux lors des périodes où les terrains sont désertés.



## 6.5. Infrastructures et outillage du quotidien mobile

En termes d'infrastructures et d'équipements, et suivant un principe d'emboîtement ou d'arrimage, ces lieux donnent accès une large palette de ressources intransportables telles que du matériel technique (son, lumière), des machines lourdes, de l'espace de stockage, des outils. Ils ouvrent à de nouvelles opportunités de fabrication, avec d'autres gens, d'autres compétences, d'autres rapports aux territoires, etc. Comme me disait Anaïs : « chacun individuellement ne peut pas tout savoir faire. Si chacun connaît bien un truc et associe ses connaissances à celles d'autres, émergent alors de nouvelles possibilités ». Autrement dit, ces divers types d'installations s'avèrent être autant des supports moraux que des pourvoyeurs de moyens techniques, matériels et humains supplémentaires et complémentaires pour outiller son quotidien mobile et le rendre plus confortable. Articulés à l'habitat lui-même, ils constituent ainsi ce que l'on pourrait appeler l'outillage de l'habiter mobile, compris ici comme l'ensemble des outils nécessaire à la pratique de ce mode d'habiter.

Parmi ces outils-ressources, on y retrouve premièrement quelques motifs récurrents, à commencer par les dispositifs terrestres mobiles et temporaires que sont la caravane, la cabane ou le mobil home et qui se voient alors utilisés, selon les situations, comme pièce annexe, atelier, bureau, chambre d'amis, espace de stockage, etc. En outre, le hangar, en tant que figure banale de la construction rurale et industrielle, est lui aussi fortement mobilisé. Comme souligné dans cet extrait tiré d'un texte paru dans les années 1930 mais qui, de même que son objet, n'a pas succombé aux érafllements d'un petit siècle d'histoire : « le hangar métallique, c'est selon les besoins, un parapluie, une grange, un fenil, une remise, un garage, une étable, une écurie, qu'on transforme, qu'on adapte aux

circonstances et aux lieux, qui ne craint ni l'incendie, ni l'usure du temps »<sup>13</sup>. Ces constructions minimales se présentent, pour les habitants en camion, comme de véritables ressources spatiales et matérielles en regard de leurs qualités de protection (contre les intempéries principalement), de fonctionnalité et de polyvalence et sont dès lors très prisées lorsqu'ils recherchent des terrains sur lesquels s'installer. Dans les zones rurales en particulier, l'autoproduction et l'autoconsommation sont souvent de mise et se matérialisent dans la création de petits potagers sur une parcelle du terrain, la fabrication de fours à pain, la mise en place de petites unités de production (brasserie artisanale, pressoir, etc.), la cueillette des fruits ou encore l'élevage de quelques poules, lapins, chèvres, etc.

Dans le cas d'installations durables sur des terrains le plus souvent non viabilisés, beaucoup (parce qu'ils n'en n'ont pas les moyens financiers) font alors le choix de se raccorder de manière non officielle au bien commun des réseaux (eau, gaz, électricité, assainissement habituellement gérés par des collectivités ou des entreprises spécialisées), par la dérivation d'une ligne privée, parfois aux dépens de l'abonné, le plus souvent avec son assentiment, ou, le cas échéant, de ne pas s'y rattacher du tout. Suivant une volonté de maîtriser son énergie tout en recherchant des solutions plus autonomes et plus économiques, leur démarche tend alors à privilégier et à développer des modes de production énergétique en dehors du réseau, autrement dit indépendants du système. Et le réseau, c'est un peu le système, du moins l'une des formes de dépendance à celui-ci. Si l'habitat autoconstruit se développe souvent en marge des réseaux techniques élémentaires, ce dernier n'en reste pas moins technique et fait intervenir un répertoire de savoir-faire, notamment organisationnels. Pour palier la dépendance concernant les fluides et les énergies, les habitants s'engagent ainsi dans l'autoconstruction d'équipements *low-tech*. L'emploi de panneaux photovoltaïques et, plus rarement, la mise en place d'éolien individuel (ou petit éolien) autorise l'autonomie dans la production et le stockage (sur batteries) d'énergie. Une génératrice sert souvent de complément pour faire fonctionner les machines et le gros outillage (lors d'activités ou d'événements ponctuels). En matière d'eau, divers systèmes permettent de s'approvisionner pour un coût plus avantageux que celui du réseau, notamment via la récupération des eaux de pluie ou par système de pompage (forage) dans les nappes phréatiques ou les rivières. Par la suite, celle-ci sera stockée en container, puis filtrée pour la rendre potable. En matière d'assainissement, l'installation de toilettes sèches, parfois doublée

<sup>13</sup> Office technique d'utilisation de l'acier, 1930, « Le hangar métallique agricole », in : *Acier*, no 5. Paris : OTUA, p. 19. Cité par Hervé Cividino (2013).

d'un dispositif de phytoépuration, permet le traitement des eaux grises. Petite révolution depuis 2009 en effet, la réglementation française intègre la possibilité d'un traitement des excréments humains d'une autre manière que par le biais des eaux usées et autorise explicitement l'installation d'assainissement individuel permettant d'assurer la collecte, le transport, le traitement et l'évacuation de ces derniers.

La production de ces équipements « décentralisés » va de pair avec une consommation responsable en matière d'environnement via une gestion écologique de l'eau (utilisation de produits d'entretien respectueux de l'environnement) ainsi qu'une consommation économe de l'énergie (poêle à bois, four solaire, LED), la limitation et le recyclage des déchets (compostage). Suivant les configurations singulières, ces divers éléments s'agencent pour former l'infrastructure du campement-repaire. Et même si l'autonomie n'est que partielle, même si tous les outils ne sont pas parfaits, cet assemblage de ressources et de pratiques, qu'elles soient spatiales, organisationnelles ou techniques, participent des gestes de résistance à la précarité et de la fabrication d'autant de formes d'urbanités temporaires. Dans des logiques intriquées de connexion/déconnexion, ces productions hors plan de l'urbanisme expriment, de manière certes fragile, les conditions balbutiantes d'une certaine indépendance spatiale vis-à-vis de ce dernier.

## 6.6. Négocier sa place dans un cadre normatif

Dans la fabrique de la ville moderne, les populations précaires et mobiles ont toujours été contraintes d'inventer, produire et pratiquer des formes d'urbanités temporaires et non planifiées (Rousseau 2008). Généralement pointées du doigt par les pouvoirs publics sous prétexte de transgresser les normes sociales, urbaines et spatiales, les modes de vie et les pratiques nomades sont en outre, et cela depuis le Moyen-Age, visés par des dispositifs réglementant la présence de vagabonds, de commerçants ambulants, d'itinérants, de routards susceptibles de perturber l'ordre public et, par extension, de menacer les fondements moraux, politiques et formels de la ville planifiée et sédentaire. Comme le relate Max Rousseau à travers son retour socio-historique sur la figure du vagabond comme personnification de la mobilité, le capitalisme industriel a largement contribué à construire et à inscrire dans les consciences la sédentarité comme norme sociale, en promouvant cette dernière par des mesures incitatives auprès de la classe ouvrière (le patronage et la construction des cités ouvrières) mais aussi par des mesures répressives à l'encontre du vagabondage. L'urbanisme de l'industrialisation s'est alors vu notamment mobilisé comme un véritable instrument visant à réguler les déplacements de la main d'œuvre et à constituer l'immobilité spatiale en une norme sociale dominante dans les villes alors majoritairement constituées d'ouvriers venus d'ailleurs. Au cœur de ces dispositifs de répressions, il est intéressant de retrouver en creux deux normes fondatrices de la définition historique des figures errantes: la sédentarité et le travail.

Il s'avère cependant, et c'est la thèse de Rousseau, que l'on observe depuis ces trente dernières années un renversement historique intéressant principalement causé par les mutations internes du capitalisme: de l'immobilité, la normalité du corps urbain a progressivement glissé vers celle de la mobilité de ce

dernier. Selon un processus similaire à l'élaboration du capitalisme industriel, le néolibéralisme façonne les manières d'appréhender la mobilité comme la sédentarité. Aussi, à une époque où chacun est vivement exhorté à la mobilité, à la flexibilité et à la créativité, celle des plus précaires, tant qu'elle n'est pas associée au travail, reste néanmoins accompagnée de suspicion dans la mesure où elle contredit l'ordre social. Autrement dit, si la société promeut le mouvement et valorise l'adaptabilité, elle punit en même temps l'individu incapable de s'adapter à cet ordre social et sa mobilité devient alors synonyme d'instabilité, d'indiscipline et de danger. La répression avance sous le couvert de la prévention du désordre social. Il y a donc des « bonnes » et des « mauvaises » mobilités, signe que, comme le souligne Tim Cresswell, «la signification et les pratiques de mobilité sont fondamentalement idéologiques» (2004 : 145). Cela dit, et comme l'avait déjà analysé Henri Lefebvre (1974), l'action du pouvoir sur l'espace a des conséquences en terme de mise en mouvement des individus. Aussi, l'immobilité (de même que la mobilité) est suspecte et, dans certains cas, illégitime dès lors qu'elle est associée à des individus catégorisés comme précaires et mobiles. Cette construction, qui prend notamment forme dans un arsenal de dispositifs législatifs et réglementaires, participe, comme je le montrerai, d'une délégitimation (voire d'une criminalisation) double : celle d'une catégorie de la société, les « exclus sociaux » et celle des modes d'habiter - non ordinaires - qui leur sont associés. Si les habitants mobiles ont des droits très limités que cela soit en regard du stationnement de leurs véhicules sur la voie publique, il en va de même concernant leurs installations sur des terrains de manière durable et légale. Depuis quelques années, les occupants d'habitats légers et mobiles font l'expérience d'une augmentation des contentieux autour de la possibilité de vivre de manière permanente dans des formes d'habitats légères et mobiles sur divers types de terrains (campings, terrains familiaux, terrains agricoles, etc.). Au gré des interprétations juridiques variables, certains occupants de terrains se voient ainsi condamnés, le plus souvent sous prétexte de ne pas respecter les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), à démonter leurs propres habitats (avec astreinte quotidienne par jour de retard) et à devoir prendre en charges les dommages et intérêts, les frais d'avocat et d'audience. Voici le témoignage rédigé par Véronika et Arnaud, témoignage largement partagé sur les réseaux sociaux :

*« Nous sommes une famille avec un enfant de 2 ans vivant dans une yourte à Gignac (Hérault) sur notre propre terre cultivée depuis maintenant 3 ans. Je suis maraîcher Bio sur 3500m<sup>2</sup>, inscrit en tant que cotisant solidaire à la MSA, et ma*

compagne est conjointe collaboratrice. Anciens nomades, en camion, puis caravane, nous avons réussi à acheter notre propre terrain de 4000m<sup>2</sup>, sur lequel nous avons installé notre yourte, croyant qu'une tente ne poserait aucun problème au niveau légal. Fervents écologistes et travailleurs acharnés, nous avons pendant 2 ans réhabilité une friche abandonnée, construit une yourte, installé des équipements solaires, un puits canadien, des toilettes sèches, un composteur... Nous avons travaillé la terre pour l'enrichir et développer une activité maraîchère progressive, comme c'est souvent le cas pour les jeunes agriculteurs qui ne sont pas issus de ce milieu. Nous nous efforçons d'avoir le minimum d'impacts négatifs sur notre milieu, par le biais d'un habitat léger, de l'utilisation d'énergies renouvelables, de la simplification de nos besoins et de la pratique de l'agroécologie. Malgré la charge de travail que cela nous a demandé, notre exploitation se développe et nous vendons nos produits sur la commune par le biais de paniers, et dans divers magasins Bio de la région. Nous allons passer agriculteurs à titre principal d'ici l'an prochain, avec environ 6000m<sup>2</sup> cultivés. Depuis la 1<sup>ère</sup> visite de la police sur notre terrain, il y a eu 2 ans et demi de procédures administratives, et nous étions accusés de non respect du PLU avec 5 chefs d'inculpations (yourte, caravane, 2 abri de jardin de 8m<sup>2</sup>, et une piscine gonflable de 3m de diamètre !!!), et sommes passés devant le tribunal correctionnel de Montpellier le 17 avril 2014. Malgré le retrait de la caravane, la régularisation des deux abris, et le dégonflage de la piscine, le verdict est tombé : nous avons été condamnés à démonter la yourte sous 6 mois avec une astreinte de 10€ par jour, ainsi que 500€ de dommages et intérêts sur les 6500€ demandés par l'ancienne mairie. Les frais d'avocat et d'audience étant aussi à notre charge, ainsi que tous les frais administratifs depuis le départ. En d'autres termes pour nous, c'est la destruction de notre projet de vie, de notre travail, de notre maison, de notre exploitation, et de quasi tout espoir. Aucune discussion, aucun compromis, aucune alternative ne nous a été proposée. « Nous sommes une pollution visuelle, la yourte n'a rien d'écologique, notre activité agricole c'est du bricolage et une apparence pour tromper les lois... » Voilà ce qui a été jugé le 17 avril. Aujourd'hui nous avons fait appel, et nous essayons encore de trouver une solution pour ne pas se retrouver à la rue... Un nouveau maire a été élu avec de nouveaux conseillers et il semblerait qu'elle soit ouverte à la discussion, mais tout reste encore à faire... Tout ceci nous épuise, comme vous devez vous en douter, et nous met dans une situation financière très difficile. Nous arriverons peut-être à nous sortir de là mais pour arriver au bout de notre combat nous avons besoin de soutien financier. Le soutien moral a été très nombreux et très précieux pour nous puisqu'il nous a donné la force de continuer. Nous espérons encore pouvoir compter sur vous pour que des possibles deviennent



*enfin bien réels. Arnaud Véro et Tom, Gignac le 28 avril 2014 ».*

En regard de ce témoignage, les terrains présentés plus haut dans ce chapitre illustrent, pour la plupart d'entre eux, des situations que l'on pourrait qualifier de sereines dans la mesure où, malgré les règles d'urbanisme et les PLU, les maires concernés ont joué la carte de la bienveillance et de la tolérance en regard de ces installations. Dans ce cadre législatif et politique complexe, des associations telles qu'HALEM ou l'ANGVC (Association Nationale des Gens du Voyage Citoyens) réalisent un excellent et précieux travail de suivi et de décryptage des évolutions législatives en regard des habitats légers et démontables<sup>14</sup>. En outre, ils opèrent en permanence sur le terrain, interviennent auprès des administrations, soutiennent et accompagnent des habitants tels qu'Arnaud et Véronika lors de situations de contentieux juridiques. Cette précarité juridique - qui est aussi une injonction au mouvement - a évidemment des conséquences sur les modalités d'installation, les pratiques circulatoires ainsi que l'insertion économique des habitants. Dans le cadre de ces nouveaux designs d'espaces que constituent l'aménagement de l'espace public comme du territoire, c'est bel et bien une guerre déclarée qui se joue contre l'inscription spatiale des mobiles précaires.

### 6.6.1. L'habitat léger et mobile dans le droit de l'urbanisme

Les figures contemporaines de l'itinérance que constituent les occupants d'« habitats-camions » s'inscrivent et évoluent dans un régime de contraintes avec des spécificités qui leur sont propres du point de vue des règles façonnant le cours de leurs vies quotidiennes. Néanmoins, ces derniers partagent les répressions et la stigmatisation subies par des populations de catégories sociales et juridiques à la fois multiples et hétéroclites. A ce titre, il est intéressant de noter que les diverses formes d'habitats « atypiques »<sup>15</sup> rapprochent aujourd'hui des populations à faibles revenus d'autres acteurs plus privilégiés économiquement et ayant fait le choix de plus de sobriété dans leur façon de vivre et de consommer autour de questions telles que de l'accès au foncier, la spéculation, l'insuffisance de l'offre locative et plus largement, autour des enjeux de citoyenneté, de scolarisation, de stationnement, d'habitat et d'urbanisme. De manière plus ou moins

---

<sup>14</sup> Leurs sites, constitués comme des boîtes à outils, sont régulièrement enrichis de témoignages, d'analyses et de synthèses (voir <http://www.halemfrance.org> et <http://www.angvc.fr/>)

<sup>15</sup> Que sont les véhicules aménagés, les yourtes, tipis, caravanes, cabanes, etc.

explicite, les dispositifs institutionnels ainsi que les politiques publiques d'organisation et de gestion territoriale tendent aujourd'hui à les distinguer socialement les unes des autres. En regard des pratiques itinérantes, cette tendance rend le débat éminemment politique et met en lumière les paradoxes des politiques sociales et sécuritaires en terme de cohérence et de compatibilité.

Constamment reformulé et renégocié dans le temps, selon les situations et les interprétations, le droit constitue en soi un processus de normalisation administrative, de production de l'ordre (et du désordre) et de fabrication de la norme. Dans le cadre de cette recherche, il se révèle en outre être un excellent analyseur et un fin révélateur du contexte structurel puisqu'il participe clairement au façonnement des pratiques et des modalités d'inscription spatiale des acteurs rencontrés. En France, l'organisation et l'occupation des sols sont principalement réglementées par le droit de l'urbanisme, dont les règles et les normes sont codifiées et rassemblées dans le code de l'urbanisme. Celui-ci, technique et très changeant, relève en matière d'habitat léger et mobile d'un travail d'interprétation constante tant du côté des occupants que des autorités publiques. Ce cadre législatif reconnaît trois types d'habitats légers et mobiles : l'*Habitation Légère de Loisir* (HLL<sup>16</sup>), les *Résidences Mobiles de Loisir* (RML<sup>17</sup>) et la *caravane*<sup>18</sup>. Dépourvus de fixation ou d'ancrage au sol définitif, tous trois sont définis par leur caractère amovible et transportable, leur usage temporaire ou saisonnier (durée d'installation inférieure à trois mois par an, consécutifs ou non) et sont enfin cantonnés aux registres du loisir et de l'urgence. Les véhicules aménagés (fourgons, camions, bus) sont quant à eux assimilés à l'hébergement réglementé des caravanes, tout comme les camping-cars et les roulottes. Dans ce cadre, l'habitat léger et mobile a, de fait, ses modes et ses espaces d'occupation clairement autorisés et attribués en fonction des populations ciblées : aires d'accueil et terrains familiaux pour les gens du voyage, terrains de camping, Parcs Résidentiels de Loisir et aires de camping-car pour les touristes, villages d'insertion, hébergements d'urgence en habitat modulable pour sans domiciles fixes et

---

<sup>16</sup> Constructions démontables ou transportables destinées à une occupation temporaire ou saisonnière à usage de loisir (article R. 111-31 du code de l'urbanisme) : chalets, bungalows, cabanes.

<sup>17</sup> Véhicules terrestres habitables qui sont destinés à une occupation temporaire ou saisonnière à usage de loisir, qui conservent des moyens de mobilité leur permettant d'être déplacés par traction mais que le code de la route interdit de faire circuler (article R. 111-33) : mobil home.

<sup>18</sup> Véhicules terrestres habitables qui sont destinés à une occupation temporaire ou saisonnière à usage de loisir, qui conservent en permanence des moyens de mobilité leur permettant de se déplacer par eux-mêmes ou d'être déplacés par traction et que le code de la route n'interdit pas de faire circuler (article R. 111-37) : camping-cars, véhicules aménagés.

camps destinés aux réfugiés. En revanche, lorsque les occupants de ces mêmes habitats, et pour des raisons diverses, souhaitent s'installer et disposer d'un ancrage territorial une partie de l'année sans pour autant renoncer au voyage, ces derniers se trouvent confrontés à une série d'aléas. Face à l'absence de solutions d'accueil ou d'habitat prévues par les collectivités en terme d'offre publique (aires d'accueil) et d'offre privée (campings par exemple), ils sont finalement souvent contraints de stationner de manière prolongée sur des terrains publics ou privés ou de s'installer de manière informelle et non conforme en regard du droit sur des terrains en zone naturelle ou agricole dans des secteurs non destinés à l'habitat, plus abordables que les terrains constructibles<sup>19</sup>.

En fonction de critères tels que l'usage, la mobilité, l'équipement ou le lieu d'implantation, la yourte, le tipi, la roulotte ou la cabane dans les arbres se voient assimilées tantôt aux RML, tantôt aux HLL ou aux caravanes. Ceci engendre dès lors une pluralité des statuts d'installation, des types d'autorisation comme des statuts des terrains. En outre, puisqu'elles n'ont pas de fondations réelles, ces formes d'habitats sont assignées au registre du « hors norme », ce qui contribue à renforcer leur illégalité et leur précarité de statut (Mésini 2011). Une autre conséquence de cette inadaptation du cadre juridique est la non-reconnaissance de la résidence mobile comme domicile permanent, c'est-à-dire comme logement à part entière. Les occupants de ces formes d'habitats sont ainsi considérés comme sans domicile fixe et sont victimes de pratiques discriminatoires : non-reconnaissance de leurs droits civiques ainsi que de leurs droits d'accès aux prestations sociales en matière de logement (APL), d'aide à l'habitat, à la scolarisation, aux prêts bancaires préférentiels, absence de protection en cas d'expulsion, par exemple en période de « trêve hivernale » (David 2012).

#### 6.6.2. Habitats « illicites », habitants « délinquants »

Il est intéressant de relever que, dans le courant d'une décennie (2000-2010), au moins trois lois dites de « sécurité intérieure » ont mis en lumière la manière dont le politique et le droit ont progressivement fait passer les marginaux et laissés-pour-compte de la France contemporaine de la catégorie d'«

---

<sup>19</sup> Un véhicule aménagé (ou une caravane) ne peut légalement rester immobile plus de trois mois (consécutifs ou non) sur un terrain privé en zone non constructible s'il est habité. Au-delà de cette période, une autorisation (déclaration préalable) doit être demandée à la mairie.

exclus sociaux » à celle de « délinquants ». Comme le soulignait l'un de mes informateurs, « depuis mes vingt ans, j'ai vécu en camion, puis en cabane, puis en caravane et dans une maison avant d'emménager dans le garage de cette même maison. Maintenant, je vis en yourte-cabane-caravane sur un terrain loué. Depuis quinze ans dans l'illégalité, c'est drôle quand on y pense ». L'enjeu de cette affirmation est à replacer premièrement dans le cadre de la formulation de la Loi de Sécurité Quotidienne de 2001, paquet de lois sécuritaires et répressives portant sur divers moyens de lutte contre le terrorisme, les trafics et les nuisances sociales et incivilités. L'amendement dit « Mariani » visait notamment le mouvement des *free parties* et leur caractère informel en soumettant celles-ci à déclaration préalable auprès du préfet<sup>20</sup>. Pour certains, cette loi marque le début d'une discrimination des modes d'habiter « non ordinaires ». En 2003, la Loi de Sécurité Intérieure (ou loi Sarkozy II) crée de nouveaux délits et de nouvelles sanctions concernant le racolage, la « mendicité agressive » en réunion ou à l'aide d'animaux dangereux, les rassemblements « menaçants ou hostiles » dans les parties communes d'immeubles<sup>21</sup>, ou, concernant les gens du voyage, l'installation illicite sur une propriété privée ou publique « au moyen d'un véhicule automobile »<sup>22</sup>. Un élément présent dans ces deux lois est notable: qu'il s'agisse des prostitué(e)s, des mendiants, des sans-abris, des jeunes des quartiers déshérités se regroupant au pied de leur immeuble, des organisateurs de fêtes sauvages ou des SDF, ces groupes ont un commun de partager (même si elle n'est que ponctuelle et temporaire) une même condition d'immobilité spatiale. Il s'agit de mener une guerre urbaine déclarée à un nouvel ennemi : les corps immobiles et/ou qui tentent de s'installer (au sens de s'immobiliser) en se frayant une brèche dans l'espace (même temporairement, pour célébrer un événement festif ou se reposer sur un banc).

Dans les récits recueillis, et en matière de discrimination de leur mode d'habiter, les occupants d'habitats non ordinaires se souviennent particulièrement de la LOPPSI II. En 2011, la Loi d'Orientation et de Programmation pour la Performance de la Sécurité Intérieure (dite LOPPSI 2), élaborée par le Ministère de l'Intérieur, est votée par le Parlement et soulève une vague de mobilisations du

<sup>20</sup> En l'absence d'autorisation préfectorale, les organisateurs encourent ainsi la saisie de leur matériel.

<sup>21</sup> Après l'article L. 126-2 du code de la construction et de l'habitation, il est inséré un article L. 126-3 ainsi rédigé : « Le fait d'occuper en réunion les espaces communs ou les toits des immeubles collectifs d'habitation en empêchant délibérément l'accès ou la libre circulation des personnes ou le bon fonctionnement des dispositifs de sécurité et de sûreté, est puni de deux mois d'emprisonnement et de 3 750 euros d'amende. »

<sup>22</sup> Avec comme mesure la confiscation des véhicules.

côté des associations, des militants et des occupants<sup>23</sup>. Son article « 32 ter A » qui prévoyait l'évacuation de toute « installation [qui] comporte de graves risques pour la salubrité, la sécurité ou la tranquillité publique » mettait en lumière de manière explicite la criminalisation par les pouvoirs publics de l'habitat alternatif autant que de la précarité par la mise en place d'une procédure d'expulsion et de destruction des campements et constructions dits « illicites » tout en instaurant une infraction pénale pour les squatteurs. Appréhendées sur la base du triptyque sécurité, salubrité et tranquillité publiques, les atteintes à l'ordre public rejoignent ici les critères de l'habitat indigne en l'inscrivant dans une logique sécuritaire. Par le contrôle et la canalisation de ces installations de même que pour construire et appliquer des normes et punir leurs transgressions, les outils législatifs contribuent ainsi au maniement de la qualification de l'« indigne », et dès lors à la production de l'illégalité et de la fragilité de ces formes d'habitat. Bien que les dispositions de l'article « 32 ter A » sur les évacuations aient été finalement invalidées par le Conseil constitutionnel, la cristallisation de la répression sur une population d'« indésirables » était néanmoins clairement formulée. Celle-ci organisait en effet la confusion entre un habitat qualifié d'« illicite » et ses occupants « en infraction » (les voyageurs essentiellement<sup>24</sup>).

Dans ce jeu entre la norme (non comme fait établi, mais comme pouvoir de normation) et sa transgression (non comme acte de pur refus, mais comme rupture guidée par d'autres normes), les stratégies de (dis)qualification et de mise en scène de certaines activités comme de certains acteurs trouvent ainsi leur intelligibilité. Le concept de « norme » que je mobilise prend ici une acception plus large que sa définition strictement juridique. Si certaines normes mobilisées par les acteurs peuvent être tirées de documents légaux, d'autres normes relèvent en revanche de registres socioculturels (Bohannan 1965). Il existe ainsi toujours des écarts plus ou moins importants entre ce qu'Olivier de Sardan appelle les normes officielles censées régir les comportements des acteurs – c'est-à-dire les normes formalisées et écrites (règles juridiques mais aussi techniques ou administratives) – et les normes « pratiques » plus ou moins

---

<sup>23</sup> Dans une même logique de contrôle, mentionnons également la proposition de loi « Léonard » relative aux habitats légers de loisirs et à l'hébergement de plein air. Cette proposition adoptée par l'Assemblée nationale en novembre 2011 formulait diverses dispositions relatives au tourisme. Dans son article 2 en particulier, elle interdisait explicitement la résidence au camping à l'année; autrement dit, les installations de plus de trois mois pour les habitants ne pouvant pas justifier d'un domicile principal, donc fixe. Suite à la mobilisation des associations, cette disposition est supprimée.

<sup>24</sup> Mais également, de manière plus générale, les franges les plus précarisées de la population individus considérés comme marginaux du point de vue des institutions.

pragmatiques, implicites ou souterraines « qui régulent les comportements loin des discours officiels et des morales proclamées » (Olivier de Sardan 2004).

### 6.6.3. Loi ALUR : une prise en compte de l'habitat léger et mobile dans le code de l'urbanisme

Au mois de mars 2014, ce contexte législatif s'est vu renouvelé par la loi pour l'Accès au Logement et à un Urbanisme Rénové (ALUR)<sup>25</sup>. L'élaboration du projet de loi au cours de l'année 2013 ainsi que les diverses lectures à l'Assemblée et au Sénat ont mobilisé les milieux militants et associatifs de défense des mal-logés et provoqué de vifs débats particulièrement autour de la question de l'habitat léger et mobile et, en particulier, sa reconnaissance dans le droit commun. Dans son volet relatif à l'urbanisme, le remplacement de la formulation « caravanes constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs » par les mots « résidences démontables constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs » semble ouvrir des perspectives laissant espérer de nouvelles évolutions en matière de lutte pour le droit au logement. Avec son renouvellement, le texte ne concerne plus uniquement une population ciblée, à savoir les gens du voyage, mais une plus large diversité d'habitats et donc d'utilisateurs. Désormais, dès lors qu'il est occupé plus de huit mois par an, l'habitat mobile ou démontable devient le domicile permanent de son utilisateur, ce qui permet à l'habitant d'y exercer l'ensemble de ses droits civils. En effet, ce dernier considère pour la première fois une utilisation permanente de résidence par opposition à une utilisation temporaire et touristique de loisir, ouvrant alors quelques pistes pour la prise en compte de l'ensemble des modes d'habitat installés de façon permanente sur le territoire. En revanche, parmi les modifications apportées aux textes du code de l'urbanisme en vigueur, apparaissent d'autres dispositions<sup>26</sup>

<sup>25</sup> Le projet de loi visait, selon l'exposé des motifs, à « mettre en œuvre une stratégie globale, cohérente et de grande ampleur destinée à réguler les dysfonctionnements du marché, à protéger les propriétaires et les locataires, et à permettre l'accroissement de l'offre de logements dans des conditions respectueuses des équilibres des territoires ».

<sup>26</sup> Avec le décret du 27 avril 2015 (n°2015-482), si des mesures d'application de la loi sont venues préciser certaines de ces dispositions, ces précisions ne modifient en réalité presque aucun des articles de la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014. Le décret instaure toutefois une définition juridique des résidences démontables constituant l'habitat permanent de leurs utilisateurs. Celles-ci désigneront donc « les installations sans fondation disposant d'équipements intérieurs ou extérieurs et pouvant être autonomes vis-à-vis des réseaux publics », qui « sont destinées à l'habitation et occupées à titre de résidence principale au moins huit mois par an », et à tout moment facilement et rapidement démontables. Une lecture approfondie de ces mesures d'application serait ici nécessaire. Au vu de l'ampleur de la tâche, cette analyse, qui dépasse les objectifs du présent travail, ne pourra malheureusement être menée.



limitées en regard des résidences mobiles ou démontables, qui pour la plupart, s'apparentent surtout à des contraintes déguisées.

J'en décris ici quelques éléments saillants. Premièrement, alors que la plupart des demandes concerne aujourd'hui des terrains majoritairement situés en zones agricoles, naturelles ou forestières, à la lumière de ces nouvelles dispositions, les installations devront rester sur des terrains constructibles (c'est-à-dire difficilement abordables financièrement pour la plupart des occupants). Ces dernières pourront néanmoins être autorisées en zones urbaines et sur des « secteurs de taille et de capacité d'accueil limitées » (STECAL) prévus par le règlement des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) dans les zones agricoles (zones A) ou naturelles (zones N) en principe inconstructibles ou pour lesquelles la constructibilité doit rester très limitée<sup>27</sup>. De la même manière, les « terrains familiaux locatifs » destinés à l'installation des résidences mobiles de gens du voyage pourront également être installés dans des STECAL. Ces terrains seront en outre soumis à un régime de déclaration préalable ou de permis d'aménager. Si les résidences mobiles ont un statut connu, les résidences démontables, de formes diverses, devront quant à elles répondre à un « cahier des charges ». Parmi les conditions requises dans les dossiers de demande d'autorisation, il faudra, pour le demandeur, démontrer la réversibilité de l'habitat (habitat démontable, installation effectuée sans intervention d'engins lourds, absence d'éléments inamovibles) et les conditions de raccordement, le cas échéant, aux réseaux d'eau, d'électricité et d'assainissements collectifs, de façon à ne pas impacter les budgets des collectivités locales via la création de nouveaux réseaux, sans oublier un certain nombre de règles élémentaires de sécurité (l'usager de l'habitat devra veiller à la propreté, à la salubrité et à l'entretien des lieux pour éviter les incendies).

Afin d'éviter certaines dérives, il a par ailleurs été décidé de restreindre le recours aux STECAL en précisant que ces derniers devaient rester exceptionnels. Ceci signifie que les élus conservent ainsi la liberté de décider de la création ou non de ces « pastilles » dans leur PLU de même qu'un pouvoir immense en matière d'urbanisme, particulièrement en ce qui concerne leur volonté d'accueillir ou non sur leurs communes des usagers en logements légers et mobiles (toutes catégories confondues). De plus, si la création de ces « pastilles » est refusée par

---

<sup>27</sup> Avant la loi ALUR, les seules constructions possibles dans les zones agricoles, naturelles et forestières étaient les constructions et installations nécessaires à l'exploitation agricole (et forestière en zones N), à des équipements collectifs ou à des services publics (cf. article L. 123-I-5 du code de l'urbanisme).

le préfet<sup>28</sup>, toutes les installations existantes pourront dès lors être déclarées illégales. Enfin, les différents habitats légers ne seront plus soumis aux permis de construire mais aux permis d'aménager ou aux déclarations préalables, ce qui constitue certes un allègement de la procédure, mais, pour les mêmes raisons qu'évoquées plus haut, beaucoup de refus prévisibles sont attendus du côté des élus. Malgré cette prise en compte dans le droit commun, très relative dans les faits, le projet de loi laisse de côté la principale revendication des occupants, des associations et des militants pour le droit au logement : la reconnaissance de l'habitat mobile et léger comme logement à part entière. En outre, alors que ces derniers attendaient de la loi ALUR une simplification des régimes d'autorisation ainsi qu'une redéfinition des normes d'implantations, la problématique des contentieux n'est pas encore en voie de diminution. La bataille, qui est autant une bataille pour la reconnaissance de la différence urbaine que des modes de vie autres (celle d'un « droit à habiter comme on l'entend »), est donc encore loin d'être gagnée. Sur le terrain, du côté des occupants – globalement très peu sollicités et consultés par les institutions – les avis sont plutôt partagés. Certains voudraient légiférer pour tirer les bénéfices d'une reconnaissance de leurs habitats comme de leurs modes de vie et ainsi faciliter les procédures d'acquisition ou d'occupation de terrains. La légifération de ces types d'habitats permettrait en outre de fournir un cadre légal pour contester les documents d'urbanisme discriminatoires. Pour d'autres, craignant que ces mêmes cadres se resserrent et s'accroissent sur l'habitat léger si ce dernier se voyait reconnu, ces processus de normalisation inquiètent, voire suscitent la méfiance. Il s'agit généralement de ceux qui ont déjà une certaine connaissance des cadres législatifs et qui, au demeurant, préfèrent la situation de zone grise et de flou en matière juridique (« vivons heureux, vivons cachés ») permettant une plus large variabilité d'interprétations dans l'application des textes existants. Ces habitants usent ainsi de leurs compétences et de leurs arts d'inventer des solutions, de jouer avec les lois ou de les contourner que cela soit en se saisissant des textes réglementaires ou, le cas échéant, en contactant des associations rôdées dans l'accompagnement ou le conseil juridique<sup>29</sup>.

---

<sup>28</sup> Utilisant notamment les arguments de lutte contre le mitage des territoires et la disparition des espaces agricoles ou encore celui de la préservation des espaces naturels.

<sup>29</sup> Telles qu'HALEM ou l'ANGVC.

## 6.7. Tactiques d'installation *versus* stratégies de délégitimation ?

Dans ce contexte politico-juridique, la tentation est grande de mobiliser comme grille de lecture l'outillage conceptuel de Michel de Certeau (1990 [1980]) pour interroger les conditions de production de ces installations. En guise de propos conclusif, je reprends ici la distinction qu'il opère entre *stratégie* et *tactique*. Certes, ces initiatives ont pour objets et pour effets des conquêtes et des infiltrations d'espaces (à commencer par ceux, aussi infimes soient-ils, d'un fourgon ou d'une caisse de camion). Lorsque les conditions sont propices, ces prises d'espaces se déploient, font l'objet de mises en forme au-delà de l'espace intérieur du camion et enclenchent la fabrication d'espaces non planifiés. De ce mouvement vers le dehors, émergent alors des installations, micro territoires fragiles, éphémères et instables. Ces situations urbaines en train de se faire, ces émergences d'urbanités au caractère contingent et incertain portent néanmoins en elles une dimension à la fois créative et critique puisqu'elles incarnent la possibilité pour chacun de déterminer pour soi-même son lieu de vie, autrement dit de suivre son chemin autant que de trouver sa place. En ce sens, elles sont des opérations tactiques, des « arts de faire » qui « jouent » sur les failles du système et qui, sans sortir du système, s'y inventent des marges de manœuvre. Jouant le plus souvent sur les limites de la loi bien plus qu'au dehors de celle-ci, les habitants ne restent en effet pas passifs devant les règles imposées mais composent avec elles. Si au quotidien une certaine autonomie reste concevable par les occupants d'habitats légers et mobiles, celle-ci implique, immanquablement et de manière consentie, une dépendance forte et une adaptation à l'environnement socio-matériel, au contexte structurel ainsi qu'aux dispositifs juridiques et réglementaires normatifs. En d'autres

termes, il apparaît que les situations évoquées sont en prise avec des rapports de forces multiples et complexes. Ceci vient mettre en lumière la manière dont les acteurs déploient, construisent, réifient et négocient inlassablement (et selon les situations) les « structures » de même que leurs propres marges de manœuvre en mobilisant tantôt la pression des conventions, tantôt leurs choix et leurs itinéraires personnels.

De son côté, et il s'agit d'un héritage fort du fondement de la pensée moderne en matière de production de la ville et du territoire fondée sur la propriété privée, le droit pense pour et dans la stabilité. Les autorités publiques quant à elles n'ont ainsi d'autre recours que l'attachement des individus à un point fixe, à une adresse, pour pouvoir les identifier et les reconnaître comme des citoyens. Aussi, de même que le système juridique peine à appréhender la réversibilité et la diversité de l'habitat, il peine à reconnaître la pluralité des modes d'habiter et des parcours résidentiels. Reprenons les mots de Certeau : « j'appelle "stratégie" le calcul des rapports de forces qui devient possible à partir du moment où un sujet de vouloir et de pouvoir est isolable d'un « environnement ». Elle postule un lieu susceptible d'être circonscrit comme un propre et donc de servir de base à une gestion de ses relations avec une extériorité distincte. La rationalité politique, économique ou scientifique s'est construite sur ce modèle stratégique » (1990 [1980]: xlv). La stratégie comporte ainsi une raison calculatoire et classificatoire. Le stratège serait disposé à fonder son action depuis un lieu qu'il identifie comme propre, c'est-à-dire en maintenant une extériorité à distance en vue de l'isoler, de la dompter et de la classer, donnant ainsi à l'institution du pouvoir (ou du savoir, d'ailleurs) sa raison d'être et son mode de fonctionnement. Si la tactique joue avec le temps en saisissant les occasions et les instants, la stratégie, qui suppose quant à elle l'ordre, la force et la maîtrise, accorde la primauté à l'espace. La carte, la vidéosurveillance, les statistiques et la loi constituent ainsi ses outils de contrôle, d'observation, de mesure et de maîtrise.

Qu'il s'agisse des occupants d'habitats dits « atypiques », des associations, des militants, des élus ou des législateurs, les acteurs concernés sont nombreux et divers. Il relève alors du travail de chacun de fonder la légitimité de son discours ou de son action dans un système de valeurs culturelles, sociales, morales et éthiques pour défendre une vision du principe de dignité en matière d'habiter, de mode de vie et d'occupation des sols. Ces processus de qualification, de normation et de transgression renvoient à la question du choix de l'habitat, très

souvent ramenée au cœur des débats. Comment en vient-on à choisir ce type d'habitat ? Au regard de la diversité des situations individuelles, des situations économiques, des choix d'ordres politiques et/ou culturels ou selon l'idée que les acteurs impliqués se font du confort, de l'esthétique, du bien-être et de la sûreté, poser la question du « comment » permet d'éviter le biais classificatoire découlant du « pourquoi » qui n'opère rien d'autre qu'une distinction entre les « bons » et les « mauvais » occupants. Aujourd'hui, cette question du choix ne peut être posée qu'à la lumière du contexte dans lequel nous évoluons collectivement dans la mesure où les possibilités d'agir sont inévitablement conditionnées par ce contexte législatif, politique, et socio-économique singulier. Les occupants d'habitats qualifiés de « non ordinaires » (autrement dit « non conformes à l'ordre établi ») inquiètent et dérangent puisque, dès lors qu'ils prennent la décision de s'installer plus ou moins durablement sur un terrain, ils s'affranchissent, au moins partiellement ou temporairement, du droit légitime à habiter selon les modalités et rationalités contingentes de la loi, des règles et conventions socialement prescrites. Dans un ordre politique ou spatial donné, l'identification et la qualification des différences sont toujours basées sur une manifestation conceptuelle et spatiale spécifique ainsi qu'une définition normative de ce qu'est l'ordre urbain légitime. Par la délégitimation et la non reconnaissance de certaines pratiques, de certains modes d'appropriation de l'espace comme de certains groupes d'individus, en creux, sont légitimés et rendus conformes d'autres pratiques, d'autres modalités de rapports à l'espace et d'autres groupes dessinant peu à peu ce que pourraient être la « bonne ville » et ses « bons citoyens ». Il semblerait désormais que la création des espaces publics de la ville post-industrielle soit orientée autour d'une nouvelle figure centrale ; celle-ci n'est plus la classe ouvrière mais les nouvelles classes moyennes et supérieures incarnées par l'entrepreneur jeune, compétitif, mobile et créatif. Dans l'urbanisme de la ville néolibérale, un bon urbain est donc un urbain mobile, mais aussi privilégié économiquement.















































# NOTES DE TERRAIN

N°3



« Contre le barrage de Sivens : enracinons la résistance ! Grand rassemblement samedi 25 octobre 2014 à midi ». Arrivées samedi matin sur la zone par les petites départementales depuis Gaillac en suivant les indications du flyer. On se perd un peu en suivant une autre voiture. Sur le bas-côté de la route, des bergers cherchent à rejoindre la petite transhumance partie il y a deux ou trois jours en direction du rassemblement d'aujourd'hui. Dès l'entrée dans Gaillac, se multiplient les panneaux routiers taggés « ZAD PARTOUT ! », « ACAB ». On se dirige vers le centre ville d'abord car on ne connaît pas le chemin. Les gens ont un air familier, avec Hélène ça nous fait bien rire. Suite à son dernier passage en septembre, Hélène reconnaît la D999 qui mène à l'entrée de la Zone. Nous la suivons jusqu'à un check-point fait de bâches et de palettes de bois. Les occupants chargés de l'accueil scrutent et arrêtent quelques véhicules. Comme on a prévu de rester quelques jours, nous pouvons continuer avec la voiture. Un parking est prévu au coeur de la zone pour le stationnement des campeurs/camionneurs mais les gens arrivent pour la plupart à pied. Marche lente sur la route. Je roule au pas. On passe quelques barricades partiellement dégagées sur les bas cotés. Le bitume porte encore les traces de pneus brûlés. J'aperçois quelques cabanes dans les arbres. On passe derrière l'ancienne Métairie, unique bâtiment en dur de la zone occupé depuis quelques mois. Sur l'une des facade est inscrit à la bombe « l'espoir c'est comme les cabanes : les grands les détruisent ». Hélène me m'indique sur la piste les restes d'une tranchée sur la piste qu'elle avait contribué à creuser lors de son dernier passage. Sur le champ qui s'étend devant la Métairie, une scène, un chapiteau, une cantine et un bar « prix libre » ont été montés pour l'occasion. Sur la ZAD, un petit groupe est en charge du « secteur » medias. Rebaptisé « automedia », le travail – presque quotidien en période de tension- consiste



à produire de l'info depuis le cœur des événements et de la vie sur le site. A notre arrivée, la radio pirate vient juste d'être créée. Quelques volontaires ont parcourus les environs munis de postes radio histoire de repérer la zone de couverture. A 5km de la zone, il est possible de capter une fréquence. On parque la voiture en lisière de forêt - ou du moins ce qu'il reste - près d'une grande tranchée sur laquelle des dizaines de petites croix ont été érigées en commémoration des arbres abattus ces dernières semaines. A la place de la forêt, une immense plaine de souches et de restes d'arbres broyés. Un sac de victuailles achetées en chemin sous le bras, on va s'asseoir du côté de la cantine pour manger un peu. Des amies nous rejoignent bientôt. On fait une petite tournée des stands de livres proposés par diverses associations ainsi qu'à l'*infokiosk*. Il doit être bientôt 13h, les gens commencent à se diriger vers la scène. Quelques acteurs locaux de la lutte se présentent. Un fille improvise un slam inspiré des événements entourant les travaux sur le barrage. Alors que l'arrivée de Mélenchon est annoncée, on décide de suivre le troupeau de moutons croisé plus tôt qui vient d'arriver sur la zone pour se diriger vers le chantier du barrage. Situé à l'autre extrémité du site, ce dernier est arrêté pour le week-end. Décision des autorités. Traversée de la zone en groupe. On passe devant un mur d'enceintes monté pour la soirée qui s'annonce plutôt festive. La zone de chantier dessine un paysage apocalyptique. Sur une sorte d'îlot protégé par une large tranchée et d'un grillage, une quinzaine de CRS montent la garde devant les restes d'un algéco et d'un groupe électrogène calcinés. Apparemment, quelques occupants y auraient mis le feu la veille. Le monde s'approche du portail séparant la limite de la zone du chantier. Certains essaient d'entrer en interaction avec les gendarmes : une musicienne et son violon, quelques clowns. Les gens passent, se baladent, certains accompagnés



de leurs enfants. Vers 15h30 un petit groupe d'une cinquantaine de personnes se rassemble un peu plus haut, sur le flanc de la colline, en lisère des bois. Ils sont équipés de boucliers bricolés à partir de panneaux routiers, leurs visages recouverts d'écharpes. Près des grillages, les gendarmes réagissent aussitôt s'avancant vers les barrières et se dispersant en direction de la forêt. Quelques pierres sont lancées depuis la zone. La riposte est immédiate, à coup de gaz lacrymo. Nous restons en retrait à observer les nuages de fumées. Très vite, une colonne de fourgons arrivent. Un trentaine apparemment. L'effet des gaz se répand vite. Nous ne sommes pas équipées. Quelqu'un nous donne quelques ampoules de sérum physiologique. Nous aspergeons nos écharpes avec du jus de citron. En l'espace d'une demi heure à peine, les échanges de cailloux-gaz lacrymo s'intensifient, très vite augmentés de tirs de grenades de désencerclement. Le bruit produit par les explosions est assourdissant. Là d'où nous sommes postées nous ne le voyons pas, mais elles projettent également des petites billes de caoutchouc par dizaines dans toutes les directions. Tirées principalement au sol, elles sont supposées heurter les tibias et jambes. Autour de nous, en contre-bas, certains se pressent pour retourner vers le campement près de la Métairie, pendant que d'autres s'approchent, attirés par le bruit des grenades. Des petits groupes se forment, engagent des discussions, certains s'engeulent déjà sur la légitimité ou non de l'usage de la violence par certains zadistes. On voit passer les premiers blessés. D'autres essayent de motiver les gens à ne pas rester spectateurs mais à se regrouper et se diriger vers la ligne de front. Les échanges entre les gendarmes et les occupants continuent une bonne partie de la nuit alors que des petits concerts et sound-systems s'improvisent ici et là aux alentours de la Métairie. Nous nous installons au bord



d'un feu. Quelqu'un de la cuisine ramène un énorme sac de châtaignes que nous commençons à entailler avant de les jeter dans les braises et passons une bonne partie de la soirée à discuter là. Avant de se coucher nous retournons du côté de la ligne de « front ». Des dizaines de petits feux ont été allumés et nous nous réfugions quelques minutes près de l'un d'eux pour observer cette scène un peu surréaliste. Quelques jeunes du coin, de passage à la ZAD pour la première fois, nous rejoignent. Aux franges de la zone, un foyer plus important est alimentés par de grosses branches et régulièrement déplacé en direction des gendarmes pour gagner du terrain. En face, deux énormes lampes balaient la zone. La fraîcheur de la nuit commence à se faire sentir. Nous rentrons nous coucher. Dès le réveil, la zone porte les traces et la tension de la nuit. Le bruit court qu'un zadiste est décédé pendant les affrontements, heurté par un tir de grenade. Très vite la rumeur est confirmée. L'ensemble des personnes restées sur le site se réunit dans une première assemblée matinale et les actions à mener les prochains jours s'organisent rapidement. Chacun est invité à prendre la parole. Durant les jours qui suivent, s'enchaînent les assemblées collectives, les convois escargots sur les petites départementales, les manifestations sauvages dans les rues des villes alentours. Sur le site, une équipe se charge de recueillir de témoignages en vue de l'enquête qui risque de mal tourner. Un chantier collectif démarre aux franges de la zone : construction d'un mirador et de nouvelles cabanes, consolidation des barricades. Les palettes et les outils circulent d'un bout à l'autre de la zone. Un petit mémorial est créé à la mémoire de Rémi Fraisse. Certains décident d'y installer leur tente et d'investir cette partie abandonnée de la zone. Histoire de gagner quelques mètres de terrain.



# CHAPITRE 7

## VERS UNE ANTHROPOLOGIE DE L'HABITER MOBILE CONTEMPORAIN

*« Plutôt que de nouvelles critiques, c'est de nouvelles cartographies que nous avons besoin. Des cartographies non de l'Empire, mais des lignes de fuite hors de lui. Comment faire ? Nous avons besoin de cartes. Non pas de cartes de ce qui est hors carte. Mais de cartes de navigation. De cartes maritimes. D'outils d'orientation. Qui ne cherchent pas à dire, à représenter ce qu'il y a à l'intérieur des différents archipels de la désertion, mais nous indiquent comment les rejoindre. Des portulans. »*

*(TIQQUN2 2001 : 12)*

## 7.1. Des territoires de pratiques à la carte hypothétique

Utilisés entre le XIII<sup>ème</sup> et le XIV<sup>ème</sup> siècles, les portulans étaient les cartes de mer décrivant la succession des ports et des havres le long des côtes ainsi que les routes de navigation. Sorte de manuels d'instruction nautique, elles n'étaient ni directement des cartes de terrain, ni le reflet immédiat de l'expérience des navigateurs, mais constituaient une cartographie marine actualisée à partir des relevés, des observations et des descriptions partiels recueillis par les navigateurs, véritables experts dans l'art d'aborder les ports et d'éviter les dangers d'une région côtière.

Ayant pris le parti de saisir l'habiter par ses marges, par ses détournements, par ses contradictions, les voies terrestres de mon enquête m'ont ainsi amené à sillonner quelques portions de territoires existants, ceux des récits d'habitants comme de leurs ports d'attaches. En articulant une large part de mes observations autour de l'habitat camion, j'ai pu parcourir, en suivant les gestes et les mots de leurs occupants, leurs territoires de pratiques peuplés d'autant d'outils, de matériaux et d'objets. Naviguant dans le sillage de leurs circulations expertes, j'ai tenté de saisir leurs stratégies de haltes et d'ancrages. A partir de ces fragments d'expériences et de pratiques, cette ethnographie de l'habiter en situation mobilité visait ainsi à explorer les sphères et les strates plurielles de leurs vécus au raz du quotidien.

Cette ambition ayant trouvé un aboutissement dans les divers chapitres de ce travail, me voilà rendue à l'ultime étape de ce cheminement. Après avoir méticuleusement décomposé quelques-unes des multiples facettes et composantes de ce mode d'habiter, il est désormais temps d'opérer une forme de



reconstitution provisoire – autrement dit la synthèse - qui n'est autre que l'association et la mise en perspectives des enseignements retirés à l'issue de cette ethnographie. Produire une carte-type des expériences d'habitants mobiles est un projet vain tant la déclinaison des situations et des expériences aurait tendance à se fondre la multitude. En optant plutôt pour l'esquisse d'une carte hypothétique, ce dernier chapitre vise à reconstituer une trame générale de ces expériences et de ces mouvements dans leurs continuités comme dans leurs discontinuités. Ce passage d'une ethnographie de l'habiter mobile en situation de mobilité à une anthropologie spatiale de l'habiter mobile contemporain ne peut se faire sans un travail de décentrement à des niveaux multiples. Aussi, afin de formuler théoriquement et épistémologiquement ce passage, il s'agira pour moi de revenir au questionnement de fond cette ethnographie, l'articulation du concept d'habiter à celui de mobilité. Comme j'ai pu l'explicitier de façons diverses tout au long de ce travail, le camion aménagé se présente autant comme un outil d'action dans un environnement qu'un instrument de perception d'un mode d'habiter singulier. A la fois véhicule de transport et habitat, il constitue, pour ainsi dire, un exemple heuristique d'assemblage socio-technique. Repartant de cette notion d'assemblage (Deleuze et Parnet 1999; De Landa 2006; Farias et Bender 2009; McFarlane 2011), j'entamerai ce chapitre de synthèse par un bref recadrage de son cheminement conceptuel au sein des études urbaines. Ce détour épistémologique et théorique me conduira dans la foulée positionner la dimension opératoire de cette notion en tant qu'outil analytique intermédiaire pour articuler les notions d'habiter et de mobilité. La formalisation de cette articulation demeure un enjeu urbain déterminant qui interroge autant les sciences sociales que l'ensemble des acteurs de l'aménagement et de l'urbanisme. J'envisagerai ainsi l'hypothèse d'un urbanisme temporaire et situationnel comme un mode d'aménagement urbain adapté dans un contexte politique, économique, sociétal et environnemental qui conduit de plus en plus de personnes à s'organiser « autrement » pour échapper à la précarité ou à l'inhospitalité. Avant de clore ce dernier chapitre, et en guise de mise en perspective des pratiques d'habiter et de mobilité observées, je proposerai la formulation d'un concept opératoire, celui de « mobilité intermittente ».

## 7.2. Assemblage : usages, limites, potentiels

D'une popularité grandissante dans les champs de la géographie et des études urbaines, mais également en archéologie, écologie, histoire de l'art, le concept d'assemblage s'est vu saisi de façons diverses ces dernières années dans nombre de champs de la théorie sociale contemporaine. Parce qu'il fournit à la fois un moyen d'appréhender et de représenter des relations entre des acteurs multiples et diversement présents ou absents, proches ou lointains, intérieurs ou extérieurs, humains et non humains, le terme a été principalement mis en application sur un mode descriptif pour rendre compte de la rencontre et de la composition d'éléments hétérogènes au sein d'une institution, d'un lieu, d'une structure construite ou d'une forme artistique (Sassen 2006 ; Madden 2010). Son usage philosophique dérive principalement du travail de Deleuze et Guattari (1980). Comme l'ont souligné certains auteurs (Marcus et Saka 2006 ; Phillips 2006), alors que le concept a été mobilisé de manières extrêmement diverses, seuls quelques théoriciens se sont en fait explicitement basés sur le travail de ces derniers<sup>1</sup>. Les principaux éléments constituant ce que l'on appelle aujourd'hui la « théorie de l'assemblage » (ou pour être plus exacte les « théories de l'assemblage ») ne sont en fait que partiellement reliés à l'appareil philosophique deleuzo-guattarien. C'est notamment le cas des approches récentes de l'anthropologie dite « globale » (Ong et Collier 2004 ; Collier 2006) ou encore de l'*Actor-Network Theory* développée par Bruno Latour, Michel Callon et John Law<sup>2</sup>, dans laquelle l'assemblage fait référence à l'effet d'immanence que produit l'association d'éléments hétérogènes, en particulier entre « humains » et « non humains » (individus, organisations, outils, objets, technologies, textes,

<sup>1</sup> On pense particulièrement au travail de Manuel De Landa (2006).

<sup>2</sup> Dans l'introduction de son ouvrage *Reassembling the Social: an Introduction to Actor-Network-Theory* (2005 :9), Latour estime d'ailleurs l'expression «ontologie de l'actant-rhizome» comme plus proche de sa conception de la méthode/théorie de l'Acteur-Réseau.

organismes). Outre cette préoccupation pour la matérialité et la « rematérialisation » du social, l'appareil conceptuel et méthodologique de l'assemblage partage en effet nombres de similarités avec la Théorie de l'Acteur-Réseau. On retrouve également quelques éléments apparentés à la notion d'assemblage dans les travaux de Foucault et particulièrement autour de son élaboration de la notion de dispositif (Legg 2011) ou encore chez Donna Haraway (2007) qui propose une définition ontologique de l'hybridité autour de la figure du cyborg, un être au croisement de l'homme et de la machine.

Indépendamment des ses filiations théoriques multiples et au-delà de la diversité de ses usages, il est néanmoins possible d'en dégager quelques traits caractéristiques et lignes communes. Pour ce faire, je reviens ici à la conception large formulée par Deleuze, ce qui me permet ensuite de dérouler le champ sémantique entourant cette notion :

« (L'assemblage) est une multiplicité qui comporte beaucoup de termes hétérogènes, et qui établit des liaisons, des relations entre eux, à travers des âges, des sexes, des règnes – des natures différentes. Aussi la seule unité de l'agencement est de co-fonctionnement : c'est une symbiose, une "sympathie". Ce qui est important, ce ne sont jamais les filiations, mais les alliances et les alliages ; ce ne sont pas les hérédités, les descendance, mais les contagions, les épidémies, le vent. » (Deleuze et Parnet 1999 : 84).

Un assemblage<sup>3</sup> est donc constitué de parties multiples et hétérogènes liées ensemble pour former un tout. Il est en outre une manière de mettre en ordre des entités hétérogènes dans le but qu'elles œuvrent ensemble pour un certain temps. Un assemblage est ainsi constitué d'au moins cinq caractéristiques :

---

<sup>3</sup> Pour être tout à fait fidèle à l'origine du concept tel que formulé par Deleuze et Guattari dans Mille Plateaux, le terme « assemblage » est la version anglaise - telle que traduite par Brian Massumi en 1987- du terme français « agencement ». Cette convention a été préservée ultérieurement sous l'effet d'un large consensus par les traducteurs et commentateurs (Phillips 2006).

1. Un assemblage est *relationnel*. Comme déjà noté, il s'agit d'un arrangement de différentes entités liées ensemble pour créer un nouveau tout. Pour Deleuze, un point crucial ici est que l'assemblage est composé de relations d'extériorité, ce qui signifie deux choses. Premièrement, ceci implique une certaine autonomie des termes (personnes, objets, etc.) par rapport aux relations qu'ils entretiennent entre eux. Deuxièmement, les propriétés et les attributs des différents composants ne peuvent jamais expliquer les relations qui constituent un tout (De Landa 2006). Autrement dit, un assemblage ne peut être réduit à ses parties.
2. Un assemblage est *hétérogène*. Il n'y pas d'hypothèse a priori sur la nature des éléments reliés – humains, animaux, choses, idées – ni sur ce que peut être l'entité dominante d'un assemblage. Ces éléments pouvant être des humains ou des non humains, organiques ou inorganiques, techniques ou naturels, on peut considérer l'assemblages comme étant socio-matériel par définition. En intégrant la rencontre et l'emboîtement des hommes à une pluralité d'entités, l'assemblage entend par conséquent dépasser les frontières entre « nature » et « culture » (Bennett 2010).
3. Un assemblage est *symétrique*. Il n'existe pas de hiérarchie prédéterminée, pas de principe structurant derrière celui-ci. Autrement dit, les asymétries, même si elles existent, ne sont pas présumées structurellement ou contextuellement. Dans la mesure où, au sein de l'assemblage, toutes les entités – humains, animaux, objets, matières – ont le même statut ontologique, sa mobilisation invite par conséquent à se décentrer des totalités réifiées (et réifiantes).
4. Un assemblage est toujours pris dans une dynamique de *déterritorialisation* et de *reterritorialisation*. Lorsqu'il émerge, un assemblage établit un territoire, c'est-à-dire un ensemble d'éléments qui tiennent ensemble comme un tout pour un moment mais qui, parce que continuellement sujet à des forces centrifuges, subit des mutations, se transforme et se détruit.

5. Un assemblage est *productif*. Il produit de nouvelles organisations territoriales, de nouveaux comportements, de nouvelles expressions, de nouveaux acteurs, de nouvelles réalités. De ce fait, il est souvent mobilisé pour souligner les dimensions émergentes, multiples et indéterminées de phénomènes contemporains.

## 7.2.1 Penser l'urbain relationnellement

Les villes ont longtemps été approchées dans les sciences humaines et sociales dans une optique territoriale, c'est-à-dire comme des ensembles clos, cernés par des frontières et essentiellement organisés par une logique interne et autonome (spatialement, économiquement et culturellement). Face à l'évidence de l'intensité et de l'impact des échanges comme des connections entre les villes à l'échelle globale, cette approche territoriale a du céder le pas à une approche plus relationnelle de l'espace. Un champ de recherche prolifique, en particulier en Grande Bretagne et en Amérique du nord, travaille par exemple depuis quelques années la question de la circulation des modèles de politique urbaine dans les villes contemporaines (McCann et Ward 2011 ; Gonzalez 2011) et cherche à saisir de quelles manières les villes sont produites à la fois au sein et à travers des relations et des mouvements multi-scalaires (McCann 2010: 108).

Dans divers courants de la géographie urbaine, une autre variante de cette approche, très inspirée des théoriciens poststructuralistes tels que Deleuze, Latour et De Landa, intègre quant à elle la notion d'assemblage et son champ sémantique en tant qu'outillage analytique<sup>4</sup>. Conceptualisée comme un assemblage, la ville n'est ici plus appréhendée comme une entité fixe ou stable, mais comme un processus de composition et de décomposition. Comme le suggère Colin McFarlane, l'assemblage offre un moyen de penser le monde – y compris le monde urbain – comme un « processus relationnel de composition » (McFarlane 2011b: 652). Dans cette perspective, la dimension mobile de la relationnalité urbaine inclut non seulement la circulation entre les villes, mais envisage également la ville comme ontologiquement caractérisée par la mobilité et l'instabilité : la ville est mouvement (Latham et McCormack 2004). Parmi, les travaux qui ont contribué à rendre familier le terme d'assemblage dans le lexique de la théorie sociale et urbaine, on peut citer l'ouvrage *Urban Assem-*

<sup>4</sup> Voir l'édition n°43 de la revue *Area* (Anderson et McFarlane 2011) qui offre un état des lieux utile des liens et des trajectoires de la pensée de l'assemblage dans la géographie contemporaine.

blages de Farias et Bender (2009). Dans cette collection d'essais portant sur les possibilités d'applications de la Théorie de l'Acteur-Réseau dans les études urbaines, Farias, par exemple, appréhende la ville comme un « open building site that is relentlessly being assembled at concrete sites of urban practice » (2009: 2).

Outre le fait d'apporter de nouvelles perspectives en matière de recherche urbaine, cette « pensée relationnelle de l'espace » (Massey 2004: 3) a d'ores et déjà eu des effets notables dans les débats théoriques et méthodologiques. Au sein de la géographie urbaine, et comme l'illustrent les quelques exemples passés en revue par Jane Jacobs (2011), la pensée relationnelle est loin de constituer en elle-même un tournant théorique singulier ni même cohérent. Cette absence de cohérence est à relier en premier lieu aux enjeux du débat ; a-t-on à faire à un débat ontologique, épistémologique, méthodologique, empirique et/ou politique ? Comme le souligne justement Jacobs, et sans que ces niveaux soient *a priori* mutuellement exclusifs à mon avis, force est de constater que, « there are irreconcilable grammars of relationality at work in contemporary urban geography » (Jacobs 2011). Un récent débat dans la revue *City* adressait spécifiquement la question de la contribution de la notion d'assemblage à une réflexion sur les villes et sur l'urbain. Le débat démarre avec un article de McFarlane (2011a) qui, depuis quelques années, participe activement à élargir l'application du concept d'assemblage (2011b ; 2011c). Sa contribution met ici en lumière les implications méthodologiques et épistémologiques de l'application de ce concept aux réalités des inégalités urbaines tout en suggérant, à partir du modèle de l'assemblage, des pistes potentielles de création d'alternatives aux modèles d'urbanisation actuels. En réponse au géographe, le théoricien critique de l'urbain Neil Brenner ainsi que deux de ses associés argumentent quant à eux que l'assemblage souffre d'un manque d'élaboration conceptuelle précise et ne peut dès lors être concrètement mobilisé en tant que tel dans une démarche critique dans le champ de l'urbain (Brenner et al. 2011).

Plusieurs éléments ressortent de ce débat<sup>5</sup>. Premièrement, et malgré leurs divergences théoriques, méthodologiques et politiques, notons que l'ensemble des contributeurs partage le même souci de comprendre les villes et l'évolution de leur organisation socio-spatiale, de leurs systèmes de gouvernance, ainsi

---

<sup>5</sup> Sur quatre numéros de la revue, outre la poursuite des échanges entre McFarlane et Brenner et al., le débat incorpore également les arguments d'une large palette de penseurs de l'urbain qui, partant d'études de cas, élaborent leur propres approches du concept tout en se raccrochant plus ou moins à l'une ou l'autre des positions prises dans le dialogue d'ouverture.



que des modèles de conflits sociopolitiques qui s'y opèrent. A cet égard, tous s'accordent sur le fait que les paradigmes existants en matière de recherche urbaine apparaissent aujourd'hui parfois limités lorsqu'il s'agit d'éclairer les luttes et les changements urbains contemporains. Dans ce contexte, la notion porte en elle un indéniable potentiel tant d'un point de vue méthodologique que descriptif. D'un point de vue méthodologique, les contributeurs se rejoignent sur le fait que le travail de description des faits et phénomènes sociaux, qui est à la base de toute opération critique, peut bénéficier d'une approche par l'assemblage. En effet, dans la mesure où la notion relève à la fois des domaines de la fabrication artisanale et de l'ingénierie (serrurerie, ébénisterie, menuiserie, mécanique), celle-ci est d'un abord particulièrement intuitif et facilite l'analogie<sup>6</sup>.

Si les auteurs trouvent précisément un terrain d'entente autour de sa puissance visuelle d'évocation, certains pointent en revanche ses limites, notamment en regard de la banalisation de son usage métaphorique. A l'image de plusieurs termes clés du vocabulaire postmoderne tels que la liquidité, le réseau ou la mobilité, le terme lui-même, de part sa forte plasticité, ouvre à des possibilités presque infinies, mais court avec la même force le risque d'y perdre de sa substance. Comme l'affirme Deleuze lui-même, « le concept doit dire l'événement, et non plus l'essence » (1990 : 40). Ainsi en va-t-il également de l'usage de la notion de réseau qui, selon Latour, devrait être mobilisé comme « un concept, et non une chose ; c'est un outil qui aide à décrire quelque chose, et non ce qui est décrit » (2006 : 191). Afin d'éviter d'en faire une fin en soi, de mimer ses propriétés, George Marcus et Erkan Saka invitent ainsi à une manipulation dynamique et fondamentalement descriptive du concept d'assemblage: « If pushed too far, if insisted upon too literally – if it becomes anything more than an allusion – assemblage rapidly becomes a dead metaphor in one's work » (2006 : 106).

Une deuxième ligne de critique vient également mettre en lumière un enjeu épistémologique (qui est aussi un enjeu politique): celui de la posture (critique). Emanant principalement de chercheurs engagés dans une lecture marxiste des transformations urbaines (Brenner et al. 2011 ; Rankin 2011 ; Tonkiss 2011) telle que développée par des penseurs radicaux comme Henri Lefebvre (1968 ; 1974), Manuel Castells (1972) ou David Harvey (1973) dès les années 1970,

---

<sup>6</sup> l'assemblage est à la fois ce qui fait lien, ce qui rassemble (un processus, une activité) et une construction, un artefact (le résultat de ce processus).

le reproche adressé aux partisans de l'assemblage met en avant le caractère apolitique de leur démarche. En se perdant dans des descriptions trop détaillées des divers composants de l'assemblage et de leurs relations, ces derniers tendraient ainsi à négliger le contexte, et particulièrement les facteurs historiques, économiques et culturels contribuant à structurer les assemblages. En promouvant une ontologie symétrique (ou « plate » selon certains), le concept contribuerait dès lors à voiler les asymétries, c'est-à-dire les forces sociales (dominantes, subordonnées et marginalisées), les relations de pouvoir, les inégalités géographiques et les structures politico-institutionnelles qui forgent - et sont forgées par - l'évolution de l'urbanisation capitaliste. Selon cette perspective, au lieu de questionner par la voie de la critique le système capitaliste, d'exposer ses contradictions et de rendre visible les forces structurelles sous-tendant le développement urbain, la mobilisation de cette notion aurait au contraire pour effet d'invisibiliser les marginalisations, les exclusions et les injustices. Ce faisant, le chercheur occulterait également la manière dont sa propre posture est impliquée dans le façonnement de l'analyse du phénomène étudié, réduisant dans un même mouvement la portée critique de cette dernière.

### 7.2.2 Un outil analytique intermédiaire

Du fait de sa malléabilité, la notion d'assemblage, on l'aura compris, ne peut être rendue opératoire qu'à partir du moment où on en spécifie ses acceptions et les modalités de son usage. Parmi les multiples définitions possibles, je prendrai ici le parti de revenir à une conception de l'assemblage telle que formulée à l'origine par Deleuze et Guattari. En m'appuyant sur une définition plutôt large, mon ambition est avant tout de positionner cette notion non pas en tant que système d'idées à valeur explicative (ce qui en ferait alors une théorie) ou comme représentation totalisante mais en tant qu'outil analytique intermédiaire.

L'habiter et la mobilité constituent deux notions aux conceptions *a priori* antinomiques. Conséquence de cette antinomie, force est de constater que l'opposition binaire « nomades »/« sédentaires » reste la manière habituelle de saisir les manières d'habiter nos modernités d'hier et d'aujourd'hui. On associe communément le fait d'habiter un lieu avec le fait d'y avoir ou d'y projeter son « enracinement ». La revue de la littérature sur la question de l'habiter révèle qu'une grande part des recherches menées a construit ses analyses sur un modèle largement basé sur une conception heideggérienne de l'habiter au sein de

laquelle la volonté d'enracinement est présentée comme caractéristique essentielle de l'être humain sur la Terre. Ce modèle de rapport à l'espace qui valorise la proximité, l'immobilité et de la fixité - fortement anachronique lorsqu'il s'agit d'appréhender le contexte contemporain - ne peut qu'être remis en cause et appelle ainsi à d'autres catégories opératoires (Paquot et al. 2007).

En tant qu'outil analytique intermédiaire, je fais l'hypothèse que la notion d'assemblage peut être utilisée à la fois pour mettre en dialogue les notions d'habiter et de mobilité mais également pour dépasser une binarité *in fine* plus idéologique qu'empirique. En tant qu'outil analytique provisoire, sa consistance tient principalement au fait qu'il place sur un même plan plusieurs types d'antagonismes qui ordonnent notamment les sciences sociales (sujet-objet, nature-culture, etc.). Comme les recherches et débats discutés plus haut ont pu le montrer, la pertinence de notion d'assemblage tient au fait qu'elle permet de ré-examiner des éléments disons « traditionnels » de la connaissance tels que la causalité, la linéarité, le déterminisme et la non-contradiction. Utilisé comme trame descriptive, l'assemblage me servira donc d'outil dynamique capable de (com)poser une interprétation analytique des pratiques liées à un monde aux frontières mouvantes: l'habiter en situation de mobilité.

En mettant en dialogue la notion d'habiter avec le champ sémantique de l'assemblage (multiplicité, hétérogénéité, relation, symétrie, instabilité), l'habiter (mobile) revêt alors une conception plus large et mouvante. Comme je l'explicité dans la section suivante, il peut être appréhendé à la fois comme une activité quotidienne, un apprentissage expérientiel et un cheminement existentiel. Sur la base de cette (re)lecture dynamique de l'habiter, la mobilité ne peut donc être envisagée seulement comme un procédé pour passer à une activité de déplacement ou comme une translation d'un point A à un point B. Appréhendée de manière plus englobante, comme une activité qui s'accompagne d'un transformation d'état de ceux qui la pratiquent et des espaces qu'ils produisent, la mobilité ré-intègre ainsi sa part de matérialité, de spatialité et de discontinuité. Mobilisé en quelque sorte comme un outil de jointure, l'assemblage convoque également la fonction de passage et d'échange entre des éléments. On se situe dès lors dans le registre de l'« inter » désignant l'entre-deux, l'intersection, l'interaction, l'interrelation. Afin de rendre compte de cette dimension, et en vue d'appréhender l'habiter en camion comme forme émergente de mobilité spatiale, je formule ainsi la proposition du concept de « mobilité intermittente ».

### 7.3. Pour une approche relationnelle et processuelle de l'habiter (mobile)

Equiper un véhicule de transport, créer un habitat sur roues qui réponde aux activités itinérantes et intermittentes autant qu'aux désirs d'autonomie de son usager nécessite un travail de mobilisation de ressources aussi diverses que multiples. Pour ce faire, l'habitant – qui devient un artisan – doit s'outiller, au sens propre comme au sens figuré. Transformer un véhicule en habitat nécessite en effet des ressources financières, du temps, des efforts, de la motivation, des compétences, des techniques, de la créativité, une dose d'ingéniosité, des outils, des matériaux, un certain capital social. Loin d'être une question triviale, je fais l'hypothèse que la prise en compte et la prise au sérieux de l'ensemble des composantes intervenant dans ce processus de transformation d'un véhicule en habitat constitue au contraire l'une des premières clé de formulation de ce qu'habiter mobile veut dire.

Cette (re)formulation passe par une première étape de décentrement consistant à étendre la définition de l'habitat. Comme le suggère John Turner (1972), celui-ci doit être appréhendé non comme un nom mais comme un verbe, comme une action. Ainsi, saisir l'habitat dans ses transformations nous invite à le considérer non plus comme un objet statique, une structure finie ou une catégorie spatiale mais comme un projet mouvant, un projet en mouvement (Latour et Yaneva 2008). En effet, une fois la transformation du véhicule achevée, les meubles bougent sous l'effet des vibrations, au fil du temps la caisse et le châssis du camion vieillissent, nécessitent de l'entretien et des réparations. Puisant dans les travaux de Deleuze et Guattari, Dovey décrit ce processus incrémental de manipulations graduelles en opérant une distinction entre « multiplicité extensive » et « multiplicité intensive ». Alors qu'une « multiplicité extensive » prend forme lorsque les parties constitutives sont à la fois définies par leur extension

spatiale et inaltérées par de nouveaux ajouts, une « multiplicité intensive » est une multiplicité qui peut, à des degrés divers, être changée par de nouvelles additions. Il affirme ainsi : « A house, neighbourhood or city is an intensive multiplicity. When different people move in, new buildings or rooms are added, the sense of the larger place changes » (2010 : 27). Suivant le courant des activités quotidiennes, l'habitat est en outre modifié par ses usagers autant que par tout ce qu'il se passe à l'intérieur (vie du moteur) comme à l'extérieur du véhicule (changements de saison et de lieu). L'habitat peut être rénové, remodelé et altéré au point d'en devenir méconnaissable, particulièrement lorsqu'il est détruit ou réduit en pièces (qui seront pour certaines réutilisées sur un autre camion). Dans la mesure où ils sont les produits d'engagement humains, les camions aménagés, de même que les bâtiments en dur, sont dès lors toujours « en construction » (Kraftl et Adey 2008) et donc en mouvement.

Sur la base de cette reformulation de l'habitat comme action et comme mouvement, je propose maintenant d'étendre cette logique relationnelle, processuelle et incrémentale à une réflexion sur les pratiques quotidiennes de l'habiter en situation de mobilité. En effet, habiter un véhicule aménagé, c'est *aller* : *aller* travailler, *aller* s'approvisionner (en eau, en gasoil), *aller* voir des amis, *aller* écouter un concert, *aller* à la recherche d'un parking pour se poser, *aller* rejoindre un lieu de vie pour y réparer son camion. Habiter en camion est également un art de l'endurance qui nécessite la coordination d'activités multiples et bien souvent éprouvantes, physiquement et émotionnellement. En somme, habiter en situation de mobilité implique fondamentalement la création d'une géographie qui s'étend bien au-delà du territoire du camion. Afin de mettre en perspective l'habiter dans sa dimension intrinsèquement mouvante, je me réfère ici à ce que l'anthropologue Tim Ingold définit comme la « perspective de l'habiter » (ou *dwelling perspective*). Suivant cette perspective, la pratique de l'habiter ne se résume pas à l'occupation (être quelque part, avoir un logement) mais consiste plutôt en une activité qui se réalise par des cheminements multiples. Les enjeux d'une telle perspective reposent sur un principe relativement simple et contenu dans la formule suivante : « le cheminement itinérant (*wayfaring*) est le mode fondamental par lequel les êtres vivants habitent la terre. Chacun de ces êtres doit ainsi être imaginé comme la ligne de son mouvement ou, plus réalistement, comme un ensemble de lignes » (Ingold 2011 : 12). Il ajoute plus loin : « en habitant le monde, ils contribuent alors, par leurs usages et leurs parcours, à son tissage incessant et toujours renouvelé » (ibid : 71).

Ceci m'amène à mettre en exergue un second mouvement de décentrement nécessaire à l'appréhension de l'habiter. Nombre de travaux sur l'habiter tendent à replacer au centre de leur conceptualisation l'individu, ses perceptions, ses représentations et ses actions. En cherchant à saisir les divers « trucs et astuces » permettant de transformer un véhicule en habitat, de l'entretenir et de le réparer, mon attention s'est portée sur la multiplicité des relations et des interactions non seulement entre habitants mais également entre les habitants et les objets, les outils et divers matériaux nécessaires à ces opérations quotidiennes, de même que sur les espaces dans lesquels ces opérations s'inscrivaient. A cet égard, l'habiter ne peut être envisagé que dans ses dimensions à la fois sociale, spatiale et matérielle. Comme le soulignent très justement Jane Jacobs et Susan Smith (2008), « dwelling does not take place in confrontation with the spatial and the material, rather it is always spatially situated and in constant and reciprocal relationship with human and non-human networks thus creating different types of assemblages ». Ce que nous enseignent alors les pratiques d'habiter en situation de mobilité, c'est que l'habiter, qu'il soit mobile ou non, ne fait sens que dans ce tissage (assemblage) dense d'acteurs (humains comme non-humains), de ressources, de lieux, de compétences et d'échanges dans lesquels ils sont enserrés. Résultant de pratiques de cueillette (non seulement de matériaux mais également d'informations et de compétences), d'opérations d'alignement (d'artefacts comme de techniques multiples) autant que de réutilisation (de savoirs comme d'outils), l'habiter est une activité toujours en cours, un processus relationnel de composition.

Ce travail de tous les instants qui est celui d'habiter ne va pas de soi mais nécessite au contraire un véritable apprentissage. Dans un contexte où, du point de vue des prix et de la qualité, les institutions (Etat et marché standard du logement) ne sont plus en mesure d'assurer la satisfaction des besoins légitimes en matière de logement, les habitants mobiles développent ainsi, à côté d'autres acteurs, leurs propres stratégies d'habiter. Dans des logiques similaires à certaines configurations de la mondialisation par le bas décrites par Alain Tarrius (1992 ; 2002), cette façon particulière d'habiter implique alors, pour les habitants en camion de manière plus aigüe que pour les sédentaires, de se rendre attentifs aux singularités des lieux qu'ils traversent ou investissent de manière plus ou moins temporaire, d'apprendre à en épouser les contours ou d'en investir les brèches, d'en découvrir les ressources, d'en repérer les contraintes latentes. Ayant une nécessité de constituer leurs réseaux de soutien, ils sont quotidiennement en quête d'opportunités que les habitants sédentaires et éta-



blis n'ont pas besoin de dénicher. Cette façon d'apprendre et de construire un mode d'habiter n'est pas seulement le fruit d'une transmission d'informations mais peut être également saisie comme une forme d'« éducation de l'attention » (Ingold 2000 : 166-167) qui passe par l'identification et l'évaluation de l'environnement dans lesquels ils se trouvent. Empruntant cette expression au psychologue James Gibson (1979 : 254), Ingold définit ainsi l'apprentissage comme une forme changeante de perception, autrement dit comme la transformation d'une manière particulière de percevoir un problème, un enjeu, une relation par l'implication quotidienne de la personne dans cet environnement. Selon lui, cette éducation de l'attention est un préalable nécessaire à l'acquisition de connaissances. Dans cette perspective, l'apprentissage de l'habiter en situation de mobilité implique l'appropriation de connaissances et de compétences (qui ne sont pas seulement techniques) tout autant que le développement de formes de correspondances aux objets, aux temps (sociaux) et aux espaces. Grâce à cette capacité d'attention portée aux objets, aux lieux, aux temps sociaux, il apparaît que les routards développent une manière propre d'habiter le territoire. L'apprentissage passe ainsi nécessairement par la pratique même de l'habiter.

Les acteurs ne se contentent pas seulement d'identifier et d'évaluer le contexte mais agissent sur celui-ci. A leur échelle, les habitants mobiles participent en effet activement à sa modification en produisant de multiples ressources qui leur permettront de vivre au quotidien. A l'échelle individuelle, leurs véhicules aménagés sont à ce titre un premier élément de solution en regard d'une situation perçue comme problématique, une réponse à un besoin d'émancipation et/ou à la nécessité de se rendre plus mobile et plus flexible dans la conduite de leurs activités (professionnelles ou autres). Produits par et pour l'itinérance, les lieux de vie et d'ancrage (repaires) constituent également des biens communs générés par un mode d'habiter singulier. En outre, ce mode d'habiter se caractérise par un important travail de mise en circulation de connaissances et de savoir-faire à la fois tacites et explicites. Cette circulation est premièrement mise en oeuvre par les acteurs eux-même qui, se déplaçant de lieu en lieu et de rencontre en rencontre, acquièrent et transmettent divers types de compétences spatiales, techniques et sociales. Deuxièmement, cette logique de partage se traduit également dans la création et/ou la mobilisation de multiples dispositifs matériels (ateliers de réparation et construction collectifs, revues techniques) et virtuels (forums, blogs, groupes de partages affinitaires sur les réseaux sociaux). Comme c'est souvent le cas en matière de pratiques informelles et margi-

nales, l'apprentissage relève le plus souvent du régime de l'expérientiel et se construit généralement en dehors des espaces et des cadres institutionnels de l'éducation. Le mode de vie en camion, tel que présenté et vécu par ses acteurs, s'inscrit à cet égard fortement en rupture avec la professionnalisation et l'institutionnalisation des pratiques d'apprentissage. Dans cette perspective, plus que le fait d'être hors de l'espace social et des cadres institutionnels dominants, cette situation à la marge désigne à mon avis davantage une capacité d'auto-organisation progressivement acquise par les habitants mobiles pour gérer une situation particulière. Cette expérience de l'auto-organisation qui se joue au quotidien se traduit, dans les discours des acteurs, par la mise en avant des valeurs cardinales de la vie sur la route que sont l'autonomie, la débrouille et l'entraide. Aussi, parce qu'il se construit précisément dans cette situation à la marge, l'apprentissage de l'habiter en camion facilite l'intégration et l'engagement progressif dans une « communauté de pratique ». En participant à cette communauté de pratique produite dans et par la marge, les habitants mobiles contribuent dès lors à la construction et à la reconstruction perpétuelle de celle-ci. Comme j'ai pu l'expliciter dans le chapitre 5 de ce travail, si cette communauté de pratiques de l'habiter mobile est loin de constituer une entité statique et figée (un groupe nommé et reconnu en tant que tel par ses propres membres comme par le corps social), il n'empêche que ses participants (les habitants en camion) s'identifient de manière explicite à des pratiques et des valeurs ou référents partagés (solidarité, partage, rencontre, liberté, nomadisme, etc.). En reconnaissant ces pratiques et valeurs et en s'identifiant à celles-ci, en s'affirmant via une position marginale, les acteurs fondent ainsi la légitimité de leurs discours et de leur mode d'habiter en regard d'un système culturel, social et moral dominant.

Au-delà d'une activité quotidienne et d'un mode d'apprentissage, l'habiter mobile s'inscrit enfin dans une autre forme de mouvement qui s'apparente à celui de la quête. Ainsi, l'une de mes interlocutrices me disait un jour : « on recherche tous quelque chose, mais quoi ? ». Pour la plupart des habitants rencontrés, la mise en habitat mobile correspondait, à un moment particulier de leur vie, à un besoin de « liberté ». Comme ont pu l'éclairer quelques témoignages d'habitants, cette transition vers un mode de vie plus nomade apparaissait alors autant comme une libération en regard d'une situation vécue comme insatisfaisante (sentiment d'immobilité physique, sociale, économique et/ou existentielle) que comme moyen d'accéder à une vie meilleure, à un certain bien-être personnel. Bien que leur définition relève d'un véritable défi

du point de vue anthropologique et sociologique, les notions de bien-être et de « vie bonne » ont récemment suscité un intérêt croissant dans la littérature académique (Appadurai 2013 ; Berlant 2011 ; Fischer 2014 ; Hoey 2014). Au croisement entre le moral, l'intime et l'économique, les idées sur ce qui constitue une vie bonne incorporent des conceptions multiples en regard de ce qui est considéré comme bon ou mauvais, meilleur ou pire. En prenant la décision de vivre en camion, cette aspiration à une vie meilleure se traduit en premier lieu par l'affirmation d'un désir de transformation. Qu'il s'agisse de critiquer, d'ignorer, de quitter, de transformer ou de révolutionner un « système » et ses référents identitaires multiples (famille, carrière, propriété, connaissance), ce désir de transformation s'exprime en actes dans la recherche et l'expérimentation de ce que certains interlocuteurs nomment des « alternatives ». En adoptant un mode de vie singulier, cette expérimentation passe ainsi par la ré-interrogation de ses propres valeurs et pratiques, par la ré-évaluation de ses besoins et de ses désirs, par le ré-aménagement de son temps, la ré-appropriation de savoir-faire, de manières de produire et de consommer (notamment son habitat) et plus largement par la re-détermination (ou reprise en main) de sa vie.

En outre, ce désir de transformation s'inscrit dans une tension entre rupture et reliance<sup>7</sup>. Selon les parcours, cette tension se traduit de façons diverses : quitter un emploi à plein temps pour avoir plus de temps pour soi et envisager de nouveaux projets, prendre son indépendance en quittant le foyer familial, se défaire de ses possessions matérielles et redonner sens à son existence, consommer moins et différemment pour être en accord avec ses principes, prendre la route pour casser la routine, se marginaliser suite à un sentiment d'inadéquation aux systèmes de références dominants, etc. En prenant la décision de la route comme moyen de se relier à soi, il s'agit alors également de se relier aux autres et au monde. En tant que mode de socialisation alternatif, l'habiter mobile permet ainsi de rejoindre d'autres lieux et de rencontrer d'autres gens partageant des valeurs semblables, de négocier, de dialoguer, de s'affronter aux autres, d'établir ou de rétablir des liaisons, de tisser ou de retisser des liens de solidarité ailleurs ou différemment.

En même temps, l'expression de mécontentement ou d'inadéquation énoncée par les acteurs rencontrés met en lumière un rapport très ambigu en regard des valeurs et des conventions en vigueur dans le monde social au sens large.

---

<sup>7</sup> Cette notion de reliance, largement mobilisée par Michel Maffessoli (1988) notamment, est discutée dans l'article de Marcel Bolle De Bal (2003). Pour ma part, je me base sur une définition très simple de celle-ci, à savoir l'acte de relier ou de se relier.

Si les catégories de liberté, de mobilité, de créativité et de bien-être individuel (auto-expression, épanouissement, bonheur personnel) constituent les « ingrédients » de base des « projets de vie » tels que formulés par les habitants mobiles, il se trouve que ces mêmes catégories renvoient également au répertoire de valeurs et d'attitudes mobilisé par le néolibéralisme et son appel à l'activité constituante de l'individu. A cet égard, il paraît dès lors légitime de se poser la question du degré de subversivité des pratiques et des discours des acteurs. Pour ma part, j'affirmerai qu'une partie de la réponse à cette question se situe au-delà de l'opposition résistance/reproduction. Plutôt, il s'agit ici d'appréhender la formulation et la mise en œuvre de ces « projets de vie » comme une stratégie d'affirmation qui passe, non pas par le refus, l'affrontement ou la reproduction, mais par le détour et le détournement de normes établies. Comme le souligne Berlant (2011), « expressions of the good life are necessarily found in an adjustment between life and fantasy ». L'habiter (mobile) comme cheminement existentiel se joue précisément dans cet ajustement entre l'espérance, l'imaginaire et le réel.

## 7.4. De l'aire à la trace : penser la fabrique de l'espace à la lumière de la réversibilité

Le temps est un enjeu majeur pour les habitants mobiles. De leur insertion économique à leurs modes d'occupation des espaces, il structure de manière singulière tous les niveaux leur quotidien sur la route. Savoir habiter la mobilité, c'est être capable négocier constamment avec les temporalités sociales et spatiales. Se refusant à jongler avec le temps entre vie professionnelle, familiale et sociale, travail et obligations quotidiennes, certains habitants mobiles ont pris la décision de concilier toutes ou certaines de ces sphères, en jonglant alors avec les espaces. En tant qu'habitants de la mobilité, leurs modes d'inscription dans l'espace engendrent automatiquement des formes d'urbanités singulières caractérisées par le temporaire et le réversible. Selon les moments de la journée, les saisons, les activités ou les besoins, les espaces sont diversement investis. Pour mieux occuper et utiliser ces espaces aux statuts multiples, les habitants mobiles se font ainsi aménageurs de temps. Ils savent quand et comment rejoindre les lieux, prendre rendez-vous avec eux, n'hésitant pas à ralentir et à s'arrêter sur les bords de route plutôt que de foncer d'un point à l'autre par la voie la plus directe. Au moment opportun, ils savent également quand desserrer le frein de parking et reprendre la route. Investissant des espaces en les aménageant avant de les quitter en les rendant à leur état antérieur, la réversibilité est ainsi une donnée fondamentale de leur manière de faire, de travailler et de vivre dans la ville et sur le territoire. Dans cette section, il s'agira d'envisager la fabrique de la ville et du territoire à la lumière de la réversibilité. Pour ce faire, je me propose de mettre en perspective cette question de la temporalité en mobilisant deux espaces-temps reliés à l'habiter mobile en camion: la *free party* et la *ZAD*.

Premier espace-temps, la *free party*. De l'anglais « fête libre », la *free party* (aussi

appelée *free* ou *teuf*) est une manifestation festive clandestine élaborée sur le modèle des *rave* et *acid parties* issues du monde de la techno underground et contestataire (Kosmicki 2008). Arrivées en France au début des années 1990, ces fêtes libertaires sont passées en quelques années d'une pratique minoritaire à ses débuts à un phénomène grandement médiatisé au début des années 2000, notamment en raison des répressions<sup>9</sup> qui ont accompagné cette médiatisation. Revendiquant un « droit à la fête libre, à s'éclater et à prendre le temps de vivre »<sup>10</sup> et ayant ont pour particularité d'investir des lieux pour le moins hétéroclites au cœur des friches industrielles (hangars, usines désaffectées) ou des campagnes (champs, grottes), la *free party* inscrit explicitement sa relation à l'espace sous le régime de l'éphémère. Avant le développement du téléphone portable et de l'Internet, et parce que le lieu était tenu secret jusqu'au commencement de la fête, les organisateurs mettaient en place une *infoline*, un répondeur interrogeable à distance avec un code communiqué sur le flyer de l'évènement. Le message<sup>11</sup> délivrait ainsi les indications de la route à prendre pour trouver le site de la fête, ce qui donnait lieu parfois à un véritable jeu du chat et de la souris avec les gendarmes. Qu'elle dure quelques heures, une nuit ou plusieurs jours dans le cas de plus grands rassemblements, les principes sont les suivants: sculpter un nouveau rythme en dehors du temps ordinaire, inventer temporairement un nouveau lieu, transformer à la fois l'espace et le temps, avant de les rendre à leur état antérieur lorsque la fête est terminée.

Second espace-temps, la *Zone à défendre* ou *ZAD*. Au début des années 2010, suite à l'opposition de citoyens au projet de construction d'un second aéroport pour la métropole nantaise sur le site de Notre-Dame-des-Landes (Loire-Atlantique), apparaît ce qui a été appelé *a posteriori* le « mouvement des ZAD<sup>12</sup> ». Ce mouvement trouve ses origines dans la contestation contre

<sup>9</sup> En 2001, en France, Thierry Mariani dépose un amendement à la Loi de Sécurité Quotidienne visant à encadrer les *free parties* en les soumettant à déclaration préalable auprès du préfet. Elle marque ainsi un premier pas vers l'institutionnalisation de ces dernières. Selon certains acteurs du mouvement, les événements de plus grande ampleur (*teknivals*) qui suivront, plus organisés, plus « parqués » et surveillés perdront leur caractère subversif, ainsi que leur popularité et seront ainsi rebaptisés « Sarkovals ».

<sup>10</sup> Source : documentaire « Heretik System. We had a dream », réalisé par Damien Raclot-Dauliac en 2010.

<sup>11</sup> Du type : « Vous venez par périph' extérieur, vous sortez porte de Passy, aux feux à droite direction hippodrome, première à gauche en suivant le lac, toujours tout droit, puis à l'hippodrome, vous vous enfoncez dans la pince route de Boulogne. Ok. Grosse soirée ! ». Source : « Heretik System. We had a dream » (2010).

<sup>12</sup> Le slogan « ZAD », acronyme de « Zone à défendre », est un détournement du sigle ZAD (« Zone d'aménagement différé »). En droit de l'urbanisme, une « Zone d'aménagement différé » est un secteur géographique placé sous le régime de la loi du 26 juillet 1962 (loi



la réalisation de grands projets d'aménagements déclarés d'utilité publique par l'Etat mais considérés par des acteurs variés (militants et activistes de tous horizons, agriculteurs et habitants locaux) comme inutiles, dangereux, coûteux et nuisibles à l'environnement<sup>13</sup>. A partir de l'expérience de Notre-Dame-des-Landes, ont ainsi essaimé d'autres ZAD aux quatre coins de l'Hexagone<sup>14</sup>. Au-delà de leurs singularités et de leurs enjeux propres, de leurs contradictions et conflits internes, ces occupations de sites contestés ont en commun de partager un certain nombre de pratiques et de valeurs (anticapitalistes, anti-autoritaires, écologistes). A l'image du mode d'action d'autres mouvements sociaux contemporains (*Indignés*, Espagne et *Occupy*, USA), cette résistance a pour particularité l'occupation physique de sites, mais également l'aménagement et l'organisation de lieux de vie alternatifs et autonomes sur des espaces privés ou publics. Suivant le slogan « ZAD PARTOUT ! », l'objectif est de paralyser un maximum de « grands projets inutiles », via l'organisation de « foyers de résistance ». Ces lieux de vie - qui sont aussi des lieux de luttes - ont en commun un certain nombre de pratiques (réhabilitation et autoconstruction d'habitats, autoproduction, « système D », etc.) et de modes d'organisation (autogestion, assemblées, réunion d'habitants, discussions informelles, chantiers collectifs, etc.). Ils articulent en outre un positionnement critique autour de la relation entre économie néolibérale et destruction de l'environnement, tout en affirmant par la pratique d'autres modes de vivre et d'habiter l'espace.

Bien que ces expériences se fondent sur des aspirations et des intérêts très spécifiques qui s'investissent et se déterminent sur les plans très divers, j'entrevois néanmoins de nombreuses similarités entre ces deux figures. Qu'il s'agisse d'une friche industrielle, d'une « bouille »<sup>15</sup> ou d'un bocage, ces expériences

---

n°62-848) qui oblige les propriétaires désireux de vendre leurs biens immobiliers à déclarer leur intention et le prix demandé à une collectivité publique. Celle-ci dispose d'un droit de préemption sur toutes ces ventes pour une durée de six ans. Cette procédure permet à un organisme public (une collectivité territoriale par exemple) d'avoir la priorité dans l'acquisition d'un bien immobilier mis en vente tout en évitant le renchérissement des terrains à l'annonce du projet. La ZAD permet donc la constitution de réserves foncières dans la perspective d'une future création ou rénovation urbaine. Récemment, la transformation du sens opérée par les occupants est venue imprégner le discours public. Ainsi, en 2015, le terme « zadiste » entre dans l'édition 2016 du Petit Robert : « Militant qui occupe une ZAD pour s'opposer à un projet d'aménagement qui porterait préjudice à l'environnement ».

<sup>13</sup> Aéroport, barrage, autoroute, ligne de chemin de fer, parc de loisir, etc.

<sup>14</sup> On peut citer, entre autres, les luttes contre le barrage de Sivens (Tarn) contre la construction du Center Parc de Roybon (Isère), contre le projet d'exploitation bovine laitière industrielle et d'unité de méthanisation de la ferme des mille vaches à Ducrat (Somme), etc.

<sup>15</sup> Terme vernaculaire du parler paysan (Tarn) pour qualifier les zones marécageuses, autrement dit des terres sauvages et sans grande valeur économique.

ont toutes pour objet et pour effet des conquêtes et des infiltrations illégales d'espaces intermédiaires. Ces espaces que l'on peut qualifier d'interstitiels sont, dans un cas comme dans l'autre, transformés - matériellement et/ou symboliquement - par des modes d'appropriation furtifs et deviennent, en fonction des désirs, des besoins et des activités de celles et ceux qui les investissent, des espaces de possibles, des échappées. Dès lors qu'ils constituent des spatialités revendiquées et défendues comme telles, ils ne peuvent plus être appréhendés comme des espaces vides et indéfinis. Dans les deux cas, s'y affirme par ailleurs une volonté de partager d'autres formes de socialités, autant que s'y révèlent un désir de « commun » et de coopération sur le plan politique, esthétique, intellectuel et/ou social. Que cela soit dans la danse, sur un chantier collectif ou derrière les barricades, ces espace-temps engendrent des moments de lâcher prise, de réjouissance, de plaisir et de conflits parfois, ouvrent des brèches pour tisser des liens nouveaux, échanger des idées, partager ou confronter des valeurs et une vision du monde. En tant qu'initiatives très précisément situées, ces espaces-temps que sont la fête ou l'occupation favorisent ainsi une mise en relation et un mélange d'individus divers en quête de choses tout aussi diverses (liens, utopie, désertion, mise en commun). Dans un ouvrage tout récemment paru sur la ZAD de Notre-Dame-des-Landes, on peut ainsi lire : « Des dizaines de nouveaux venus peuplent le bocage. Il y a ceux pour qui la ZAD est un refuge, parce que sans contrôle d'identité : des mineurs en fugue aux réfugiés de Calais venus se reposer quelque temps faute d'avoir pu gagner l'Angleterre... Il y a ceux, burinés par les galères et la rue, pour qui la ZAD est un rivage. Il y a tous ceux qui débarquent et s'installent attirés par ce que l'endroit porte d'utopie. A quoi s'ajoutent bien sûr ce passage et ce brassage permanent qui, même s'ils nous épuisent parfois, témoignent de l'espoir et de la curiosité qu'éveille ailleurs la magie de la ZAD. » (Collectif Mauvaise Troupe 2016 : 24-25).

Se référant à la définition du politique formulée par Hannah Arendt<sup>16</sup>, Michel Agier (2015 : 192) tire un parallèle entre la rue, la fête et la manifestation politique comme espaces qui émergent là où « les personnes se retrouvent ensemble et qui ne peut durer qu'aussi longtemps qu'elles restent ensemble ». Puisque leur durée est circonscrite, ces espaces sont donc nécessairement voués à la disparition et constituent ce qu'Hakim Bey a qualifié de « zones d'autonomie temporaire » (Bey 1997). La durabilité ou la permanence de ces expériences éphémères, comme l'avait justement noté Bey, se joue alors au-

---

<sup>16</sup> « Qu'est-ce que le politique ? », texte établi par Ursula Lutz, traduction de l'allemand et préface de Sylvie Courtine-Denamy, Paris : Seuil, 1995 (1993), p.16.

delà du spatial et du géographique : « la TAZ est comme une insurrection sans engagement direct contre l'État, une opération de guérilla qui libère une zone (de terrain, de temps, d'imagination) puis se dissout, avant que l'État ne l'écrase, pour se reformer ailleurs dans le temps ou l'espace. » (1997 : 14).

Cette mise en perspective par les espaces de la fête et de l'occupation me ramène au dispositif du camion, ainsi qu'aux différents espaces de l'habiter mobile que constituent les lieux de stationnement, de séjour ou de résidence. Qu'ils soient mobilisés pendant quelques heures, quelques jours ou quelques années, ces espaces-temps peuvent certes être occupés et activés temporairement comme lieux-ressources. Néanmoins, comme j'ai pu le montrer dans le chapitre précédent, les habitants mobiles disposent de droits très limités en regard du stationnement de leurs véhicules sur la voie publique (48 heures maximum), de même qu'en regard de leurs installations sur des terrains privés (trois mois maximum sans autorisation). Les conditions autorisées d'occupation des espaces investis relèvent donc *a priori* du régime du temporaire. La nature mobile, et donc réversible, de leur habitat - qui leur permet de s'installer à un moment donné sur un lieu donné, puis de le quitter en le rendant à son état initial - facilite paradoxalement la continuité de ce temporaire. Par choix ou par contrainte, le routard alterne selon les jours, les semaines, les mois ou les saisons entre de multiples lieux de stationnement ou d'installation. Cet enjeu de réversibilité se manifeste également dans le cadre de la ZAD comme celui de la *free party*. Dans un cas, les occupants vivent sous la menace permanente des expulsions (et de la destruction de leurs lieux de vie). Dans l'autre, les *ravers*, les *sound-systems*, ainsi que l'équipe d'organisation, peuvent s'attendre, durant toute la durée de l'événement, à voir surgir les forces de l'ordre, à devoir arrêter la musique (et dans certains cas se voir saisir leur matériel, etc.)<sup>17</sup>.

Si le temps est un enjeu majeur pour les occupants de ZAD, les *ravers* de même que les autres habitants mobiles, il est une composante centrale de la fabrique de la ville comme des territoires, de leur organisation et de leur gestion. Historiquement, il s'avère pourtant que ce sont les infrastructures matérielles (autrement dit l'espace) qui ont été mises en avant pour penser le fonctionnement, l'aménagement et le développement des villes. Afin de remettre en avant le temps comme instrument privilégié de cette fabrique, de son organisation et de sa gestion spatiale, quelques penseurs de l'urbain appellent aujourd'hui à l'inven-

---

<sup>17</sup> Dans ces espaces, les habitats, les aménagements (bars, infokiosques, toilettes, douches, etc.) de même que l'ensemble des infrastructures techniques (systèmes de sonorisation et d'éclairage) sont démontables et mobiles, et donc également réversibles.

tion d'autres outils adaptés aux cycles de croissance - décroissance - reprise de croissance caractéristiques des villes contemporaines et plaident pour ce qu'ils nomment un « urbanisme réversible » (Scherrer et Vanier 2013). Alors que l'injonction au développement durable porte elle-même en germe une nouvelle utopie de la ville et du territoire réversibles qui vise notamment à limiter la consommation d'espace, diverses formes de réversibilité contemporaines et historiques font déjà partie du paysage urbain. Des événements tels que les fêtes de la musique ou la nuit des musées sont utilisés comme des outils légers dans les processus actuels de revalorisation des centres urbains, de marketing et de renforcement de l'attractivité (Chaudoir 2007). De nouveaux usages de l'espace public se développent en outre pour répondre aux besoins de polyvalence de l'espace et des usages (« Paris Plages », cinéma en plein air, piétonisation temporaire des rues) et participent de cet usage différencié de la ville et des espaces publics en fonction des saisons, des jours ou des heures (Gwiazdzinski 2006). A d'autres moments, les espaces publics se trouvent métamorphosés de manières éphémères (fêtes foraines, interventions d'artistes).

Dans un texte intitulé « Le crépuscule des sédentaires », daté du milieu des années 1960, Georges-Hubert de Radkowski questionnait déjà l'avenir de nos sociétés modernes dans une analyse de la ville et de l'habitat humain. Avant de s'interroger sur le possible « retour du nomadisme » dans les sociétés occidentales, il écrivait ainsi : « les cités sur le point de mourir se renouvellent dans une nouvelle mutation de l'espace, l'espace-réseau, dans lequel habiter ne veut plus dire résider, mais circuler » (Radkowski 2002 [1967] : 136). Alors que se dessinent parallèlement, et de manière accrue, de nouvelles formes de fragilité sociale et de précarisation du salariat, ainsi qu'une mouvance de retour volontaire vers des modes d'habiter plus nomades, les diverses situations mises en lumière dans cette ethnographie de l'habiter mobile tracent, encore sous forme d'esquisse, l'hypothèse d'une autre conception de la ville et du territoire en devenir.

Puisqu'elles incarnent la possibilité pour chacun de suivre son chemin, de se trouver un espace, de déterminer pour soi-même son lieu de vie, ces situations urbaines au caractère contingent portent en elles une dimension à la fois critique, résistante et créative. Tout à la fois prises d'espaces et prises de paroles (Agier 2015 : 207), ces expériences qui partent de désirs viennent souligner le fait que la critique de la vie quotidienne ne passe pas nécessairement par un combat organisé et frontal contre les structures et les conceptions dominantes.

En partant des expériences de quelques habitants mobiles, de leurs systèmes d'action, de leurs mondes techniques, de leurs univers de production spatiale, matérielle et idéelle, j'ai pu ainsi montrer comment ces situations ne s'inscrivent pas dans un « en dehors » social ou spatial, mais qu'elles s'entrelacent et participent furtivement à la fabrique de la ville contemporaine. Reconsidérées à la lumière de la réversibilité, ces situations de l'habiter mobile suggèrent la capacité de certains espaces et de certains habitats à s'adapter au contexte contemporain « connexionniste », comme aux formes actuelles de pauvreté et de précarité. Ces habitats et ces espaces des marges mobiles apparaissent constitutifs de ressources sociales, matérielles, spatiales et symboliques qui les posent en outre comme des lieux de résistance à la domination, des lieux où les usagers-habitants peuvent se renforcer et, des marges, possiblement gagner le centre.

Ces formes d'« agir urbain » (Petrescu et al. 2008) laissent ainsi entrevoir une autre conception - résolument contemporaine - de l'urbanisme. Cet urbanisme, que je qualifierai de temporaire et de situationnel, est à envisager non seulement comme l'aménagement d'une surface matérielle mais également comme l'assemblage d'une multiplicité de pratiques, compétences et savoirs spatiaux, sociaux et techniques. Autrement dit, une conception (une représentation et une fabrication) qui repose sur une véritable pensée mobile de l'espace et de la société. Même s'il nécessite temporairement des points d'adhérence, il s'agit donc d'un urbanisme qui n'est fixé ni au sol, ni au cadastre mais qui, au fil des jours, des semaines, des mois ou des années, glissent sur ces derniers. Un mode de fabrication de la ville qui joue, à partir d'un habitat mobile, sur le léger, le réversible, le polyvalent.

S'inscrivant donc dans le temporaire, il s'avère que la durabilité et la permanence de ces situations doivent constamment se négocier et se renégocier au quotidien. Si les instances politiques et économiques néolibérales s'accommodent de tous les comportements pourvu qu'ils soient prévisibles, elles se méfient et craignent en revanche le refus de se fixer, le hors piste, le hors champ, la sinuosité des désirs et l'indétermination des goûts. Les habitants mobiles apparaissent en outre là où on ne les attend pas, c'est-à-dire n'importe où. Et c'est bien ce qui pose problème aux institutions administratives, statistiques et cartographiques. En effet, les individus en marge sont d'autant plus rassurants qu'ils sont repérables. Par analogie, le système juridique de même que les administrations, peinent à appréhender l'instabilité et n'ont dès lors d'autre recours que l'atta-

chement des individus à adresse pour pouvoir les identifier et les reconnaître comme des citoyens. De la même manière, les lieux et les formes réversibles de logements échappent aux discours de la planification et de l'aménagement, parce qu'ils ne correspondent pas à la conception hégémonique<sup>18</sup> également fondée pour et sur la stabilité, tant spatiale que sociale, des individus. Par conséquent, et comme j'ai pu l'explicitier, ces formes d'urbanisme et d'appropriation de l'espace non planifiées, réversibles et temporaires, quand elles ne sont pas réprimées, restent généralement caractérisées par l'incertitude, la fragilité et l'invisibilité.

---

<sup>18</sup> Selon la définition qu'Antonio Gramsci en a donnée, l'hégémonie est une forme de domination fondée sur « la combinaison de la force et du consentement qui s'équilibrent de façon variable, sans que la force l'emporte par trop sur le consentement, voire en cherchant à obtenir que la force apparaisse appuyée sur le consentement de la majorité ». Voir « Machiavel, la politique, le prince moderne et les classes subalternes », in : A. Gramsci, *Guerre de mouvement et guerre de position*, textes choisis et présentés par Razmig Keucheyan, Paris : La Fabrique, 2011, p.234



## 7.5. Espaces de potentialités, analyseurs de l'ordre urbain : topographie des interstices

En tant que « ce qui se tient entre », l'interstice constitue cet entre-deux des états, des statuts, des fonctions, des usages comme des temporalités. Elle renvoie en outre à l'ambivalence caractérisant d'autres composantes de l'habiter en situation de mobilité précédemment analysées dans ce travail telles que les pratiques de mobilité, le rapport au travail ou encore les parcours/carrières individuels. Relevant également de cette situation d'entre-deux, un large répertoire de notions voisines pourraient aisément être convoquées ici: friches, jachères, espaces résiduels, no man's land, délaissés, recoins, bords, terrains vagues, espaces intermédiaires, tiers-paysage, zones blanches, hors-lieux.

Lorsqu'il s'agit de cerner les contours de l'interstice, l'infinie variété des termes associés aux situations interstitielles évoque à elle seule la complexité de la tâche. Toutes ces notions renvoient néanmoins à un régime de spatialité particulier et relativement bien circonscrit. De par leurs qualités et leur disposition sur le territoire, ces espaces ont notamment en commun une inscription partagée dans ce que l'on pourrait appeler les paysages intermédiaires de l'urbain comme du rural. La friche, par exemple, qu'elle soit agricole, industrielle, urbaine ou touristique, concerne un large spectre d'espaces. Elle trouve en outre une émergence commune dans une parcelle de terre qui, pour diverses raisons, a été laissée sans soin : une zone, un terrain, une propriété qui, du fait de son abandon ou de sa déprise, n'est plus cultivé, productif ou entretenu. En ce sens, la cause première de la friche est économique, puisque c'est originellement son incapacité à délivrer du profit - et par conséquent l'absence de revenus tirés de cet espace - qui conduisent à son inutilisation et à son délaissement. La friche c'est aussi la lande, le maquis, la garrigue, la forêt ainsi que les reliefs accidentés.

Dans un contexte plus spécifiquement urbain, et depuis quelques décennies déjà, la ville a commencé à se désagréger de l'intérieur, à l'occasion de petites fins de mondes - comme les arrêts d'usines par exemple - contribuant ainsi à la production de « blancs sur la carte » (Vasset 2008). Espace résiduel non bâti de l'aménagement urbain, la friche incarne ici l'image d'un sol inoccupé par une construction (Solà-Morales 1995; STALKER 2000; Godron et Joly 2008). Elle peut prendre l'aspect d'un terrain vague, d'un édifice laissé en ruine ou encore d'un fragment parcellaire impropre à l'édification. Les raisons de son délaissement tiennent essentiellement au regard porté par l'institution sur une catégorie de son territoire ; dans certains cas, une exploitation impossible (terrain en attente d'affectation), irrationnelle ou non rentable (aménagement suspendu aux provisionnements budgétaires, aux décisions politiques). Dans d'autres cas, il s'agit d'un espace incommode ou impraticable, un espace de rejet, de déchets, de marge voire d'insécurité (Clément 2004).

Repartant du corps humain pour en venir à l'urbain, l'architecte Luc Lévesque nous fournit quelques éléments supplémentaires : « (la) condition interstitielle se rapporte aux différents modes d'actualisation de la notion d'interstice conçue comme une condition spatio-temporelle ouverte et relative, existante, activée ou créée dans un corps, entre les parties d'un corps ou entre différents corps [...] Rapporté à l'urbain, l'interstitiel, ce peut être la cavité urbaine qui ronge ou ponctue un urbanisme du plein, mais c'est aussi les pratiques qui font brèches dans les modes de vie et la temporalité normalisée du quotidien; flux qui s'infiltrant et s'inventent en passant entre les mailles du planifié. Ce sont aussi non seulement des notions comme celles d'ouverture, de porosité, de brèche ou de relation qui se rattachent à l'interstitiel, mais aussi celles de processus, de transformation et de situation.» (Lévesque 2005 : 48).

Les interstices, qu'elles qu'en soient ses échelles, forment un territoire ouvert à de nouvelles possibilités qui s'appuient sur son libre potentiel de composition et de recomposition. Elles reposent sur ce que l'on pourrait appeler une « fluidité spatiale » (Careri 2003), c'est-à-dire qu'elles sont, dans la plupart des cas, imprévues, impermanentes, indéterminées (Stalker 2000; Davila 2003), venant ici mettre en exergue leur caractère circonstanciel et donc transitionnel. Certains auteurs ont par ailleurs révélé les dimensions symboliques, créatrices et ouvertes que recouvrent ces espaces, qualités contribuant d'ailleurs à favoriser les occupations informelles et à rendre propice l'émergence de certains phénomènes et pratiques (Thrasher 1927; Bey 1997 (1985) ; Collin

2001 ; Nicolas-le-Strat 2007 ; STALKER 2000). Faisant référence aux travaux des ethnologues Arnold Van Gennep et Victor Turner, Michel Agier rapproche de manière intéressante ces espaces de la marge à l'état liminaire du rituel. Le terme « liminaire » a été introduit par Van Gennep (1987 (1909)) qui désignait ainsi la période de marge (phase liminaire) des rites de passage, située entre les séquences cérémonielles de la séparation (phase « pré-liminaire ») et de l'agrégation (phase « post-liminaire »). Turner aborde quant à lui cette liminarité non pas comme une simple période séquentielle mais, de façon plus large, comme le lieu d'émergence d'une créativité collective ouvrant à la *communitas* (Turner 1990). Comme le rappelle Agier, le rituel, comme lieu de la transformation, nécessite un espace de passage dans lequel le changement a lieu. Ainsi, la marge est « un flottement, un entre-deux ouvert à toute création » (Agier 2004). Cette dimension transformative du rituel rapportée à celle de la marge n'est pas sans rappeler certaines composantes de l'habiter mobile tel que nous l'avons analysé dans le présent travail, en particulièrement comme cheminement existentiel et comme apprentissage expérientiel.

La route n'est jamais bien loin de ces espaces interstitiels. A l'image de l'interstice, tout ce qui touche idéellement et matériellement à la route est ambigu. Pas de liberté sans elle. Elle est voyage, échappée, fuite, errance, aventure, ouverture. Elle transporte et transforme les messages autant que les hommes. Elle est dureté, trouée dans la campagne, rupture dans le paysage, elle comble les marécages, défriche les forêts. Pas de domination sans elle. Elle est outil de renforcement et de maintien de l'ordre politique et social, standardisation et aménagement de l'espace. Lorsque l'on est en chemin, ces reliquats de l'aménagement que constituent les bas-côtés et bords de route constituent des espaces de brèche propices à la respiration, à la halte, à la pause. S'il suffit de les investir en la quittant juste à peine, la route ne demeure pourtant jamais très loin. Parce qu'elles se situent physiquement à la limite des structures de la ville, les interstices peuvent certes être « géographiquement » identifiées. Pour qu'il y ait ouverture, porosité et brèche, il faut nécessairement qu'il y ait coupure entre l'interstice et son cadre d'inscription (en l'occurrence la ville et son organisation). En outre, de part leur caractère d'ouverture et leur potentiel de recomposition constante et parce qu'elles ne sont jamais figées dans une forme, une organisation ou une occupation précise, les interstices semblent former le négatif ou le revers de la ville bâtie, aménagée, bétonnée, entretenue, définie, planifiée, codifiée, démantelée en fonctions, en quartiers, en infrastructures (Godron et Joly 2008).

Néanmoins, c'est bien parce qu'elles émergent non pas dans une extériorité mais bien sur ces espaces de la limite et du contact avec ce qui les entourent (villes, institutions, cadres législatifs, schémas territoriaux, structures socio-économiques) que nous avons pour tâche, comme le souligne Tim Cresswell, de « constantly consider the politics of obduracy, fixity and friction » (2010 : 29). Considérant ces frottements ou frictions, la place des marges peut ainsi être questionnée. Simmel (1908) nous rappelle aussi que la frontière n'est pas un fait spatial mais bien un fait social qui trouve son expression dans l'espace; elle est la traduction spatiale d'une délimitation sociale. C'est donc bien en référence à une conception relationnelle de l'espace vis-à-vis des catégories collectives comme des distances sociales que la marge et l'interstice trouvent leur sens. En effet, l'interstice ou la marge n'est jamais externe en soi mais se définit toujours par rapport à un centre. Ainsi, si toute centralité produit sa marginalité tel un envers, et réciproquement, comme le rappelle Agier, les marges « font exister le centre par contraste, conflit ou désir et en relativisent ainsi les délimitations et les qualités » (2015 :213).

Différentes formes de restriction ou de mise à distance volontaire peuvent contribuer à marginaliser certaines pratiques circulatoires autant qu'à définir des marges mobiles, voire des marges du mobile. Dans le cas des pratiques de circulation et d'installation de l'habiter en camion, j'ai pu argumenter que ces dernières se forment autant à partir des politiques de délégitimation et d'invisibilisation qu'en lien avec une méfiance historique de l'Etat en regard des individus mobiles. En outre, il est évident qu'elles ne peuvent être saisies qu'à la lumière de leurs liens multiples avec les formes (mobiles) d'emploi et d'habiter actuelles ainsi qu'à leur adaptabilité aux transformations économiques et sociales. Si l'on revient, à titre d'exemple, sur le cas particulier de la politique d'accueil des saisonniers en camion dans les stations de montagne (mais qui peut s'étendre plus généralement à l'accueil des habitants dits atypiques dans l'ensemble des communes de l'Hexagone), c'est bien la conjonction de ces différents facteurs qui fait de ces terrains, de leurs objets et des activités qui s'y déroulent des espaces conflictuels. Dans ces situations, les pouvoirs publics comme les employeurs empruntent alors, selon les cas et les besoins, les voies de la justification socio-économique (nécessité d'un contrat de bail pour pouvoir signer un contrat saisonnier), esthétique (« pollution visuelle », mitage du territoire), sécuritaire (loi Mariani, LOPPSI II), réglementaire ou légale (droit de l'urbanisme, PLU, etc.). En tant qu'« analyseur », l'interstice permet ainsi d'appréhender à la fois les problèmes découlant des mutations d'ensemble de

la société et les réponses sociales et spatiales qui sont produites par les individus qui investissent ces mutations, notamment urbaines (Hatzfeld et al. 1998).

## 7.6. Des (im)mobilités intermittentes

La question de la relation entre mobilité et immobilité est au cœur du tournant épistémologique du *mobility turn* dans les sciences sociales. (Hannam et al. 2006, Sheller et Urry 2006 ; Urry 2007). Au-delà des flux et des mouvements, le *New Mobilities Paradigm* met ainsi en avant la nécessité d'appréhender les mobilités en prenant en compte simultanément « les ancrages spatiaux, infrastructurels et institutionnels qui configurent et permettent les mobilités » (Hannam et al. 2006 : 3, ma traduction). Cependant, et bien qu'il pointe l'importance des formes matérielles « immobiles », le *mobility turn* s'est vu critiqué pour sa tendance à normaliser le mouvement et, par conséquent, à reproduire la dualité problématique mobilité-immobilité (Franquesa 2011 ; Glick-Schiller et Salazar 2013). Si l'on peut affirmer que la mobilité a toujours fait partie des modes d'habiter, force est de constater que la dualité classique entre ancrage et mobilité opère toujours avec force dans les imaginaires, les dispositifs législatifs et réglementaires comme dans la littérature sur la question des mobilités.

Considérant que ces oppositions ont perdu de leur valeur structurante et qu'elles contribuent, de plus, à gêner l'analyse des mutations sociales en cours, certaines approches ont envisagé l'habiter selon une perspective moins statique. Les réflexions de Michel Bassand (1986) ont jeté les bases d'une approche systémique dans laquelle la mobilité est appréhendée en fonction dans sa double composante à la fois spatiale et sociale. Dans cette lignée, les travaux de Vincent Kaufmann abordent la mobilité dans une perspective large, comme l'intention, puis la réalisation d'un franchissement de l'espace géographique impliquant un changement social (2008 ; 2011 ; 2014).

D'autres travaux, tels que ceux de Jacques Lévy (2008) et Mathis Stock (2006), s'affranchissent ainsi de l'idée d'enracinement dans un lieu en proposant une



approche qui s'attache à saisir l'articulation des pratiques des lieux et des individus. Partant de la nécessité d'aborder l'habitant comme temporaire et mobile afin de comprendre les caractéristiques de l'habiter contemporain, Mathis Stock propose, via une approche pragmatique de l'espace, le passage d'un modèle « monotopique » à des modèles « polytopiques » de l'habiter (Stock 2006). Constituées de circulations et d'itinéraires entre de multiples lieux, les mobilités géographiques contemporaines définissent, selon le géographe, de nouveaux modes et de nouveaux régimes d'habiter articulés aux pratiques des lieux. Afin de gérer cette « polytopie » (nécessaire et/ou choisie), selon les moments ou les situations (loisir, repos, travail), les individus se saisissent de l'espace, engageant leur intentionnalité selon des modalités diverses. Cette lecture pragmatique, articulée à des questionnements phénoménologiques prenant au sérieux la problématique de l'action et de la mise en place de stratégies et de tactiques a été notamment développée par Thrift (1996), Lussault et Lévy (2000) et fait écho aux « figures cheminatoires » de Michel de Certeau (1990[1980]) qui instaurent et expriment tout à la fois des liens de complémentarité, des disjonctions, des relations réticulaires et des éclatements entre les espaces et les lieux.

La majorité des travaux portant sur l'essor des mobilités géographiques dans sa relation à l'espace aborde cette question d'un point de vue général. Rares sont les travaux visant à en saisir les enjeux de manière spécifique, c'est-à-dire en étudiant les modalités d'établissement des populations mobiles à partir d'études de cas, avec comme objectif d'éclairer leur mode particulier d'habiter. Comme le suggère Tim Cresswell (2010), appréhender les formes et les mécanismes contemporains de la mobilité suppose au préalable un travail d'affinage du concept de mobilité. En considérant ses aspects spécifiques, en disséquant cette catégorie définie de manière large, le concept de mobilité peut en effet bénéficier d'apports précieux. Dans cette optique, je propose de mettre en exergue l'un de ses éléments centraux et structurant, à savoir sa dimension intermittente (temporellement et spatialement).

Comme j'ai pu le décrire dans les chapitres précédents, l'une des caractéristiques majeure de l'habiter mobile réside dans son adaptation permanente. Celle-ci s'exprime notamment dans la manière dont les habitants organisent leurs déplacements, parcourent et pratiquent des espaces dont les configurations géographiques sont elles-mêmes déterminées par de nombreux paramètres de nature économiques, administratives, réglementaires, techniques, matérielles et sociales. Si l'on veut donc saisir le fonctionnement de l'habiter

mobile, et ce faisant les dimensions spatiale et temporelle des pratiques de mobilité qui y sont associées, la notion d'intermittence peut ici nous être utile. Issue du verbe latin *intermittere* « laisser dans l'intervalle, interrompre », l'intermittence est définie comme une discontinuité ou une irrégularité, et désigne ainsi un espace de temps donné. Réarticulée à la sphère du salariat, elle renvoie plus spécifiquement à la discontinuité de l'emploi ou à l'alternance temporelle entre des périodes d'emploi et des périodes « hors emploi », ce qui signifie aussi, dans bien des cas, hétérogénéité des activités professionnelles. Parallèlement à cette discontinuité temporelle, Arnaud Le Marchand (2004) envisage également l'intermittence du travail dans sa dimension spatiale, comme dispersion ou fractionnement de l'urbain dans une multiplicité de lieux hétérogènes : « l'intermittence du travail n'est pas seulement discontinuité temporelle, elle est aussi travail entre plusieurs zones, plusieurs mondes de production. La dispersion spatiale liée à l'étalement urbain engendre elle aussi des intervalles, des zones floues entre les sites de production »<sup>8</sup>. Cette opération de glissement d'une catégorie attribuée au registre du travail et de l'emploi vers les pratiques de mobilité n'est pas anodine. Alors que l'emploi intermittent apparaît désormais comme une nouvelle norme dans le fonctionnement de l'économie contemporaine, le travail comme l'habitat se trouvent de plus en plus *mobilisés*, mettant en relation dans ce mouvement le caractère discontinu des formes de travail et les pratiques de mobilité des individus, qu'il s'agisse des salariés qualifiés comme des salariés précaires. L'habitat et l'habiter mobile constituent, dans ce contexte, l'une des réponses à l'éloignement domicile-travail et ses coûts (temporels et monétaires) auxquels doivent s'astreindre un nombre croissant de salariés.

Mobiliser la notion de *mobilité intermittente* dans le cadre de ce travail poursuit un triple objectif. Premièrement, il s'agit d'opérer un déplacement analytique du mouvement comme continuité (ou comme flux) vers le mouvement comme discontinuité. Deuxièmement, en m'appuyant notamment sur le modèle « polytopique » de Stock, mon ambition est de formuler un concept « sur mesure », autrement dit de proposer un outil d'analyse capable d'appréhender une forme émergente de mobilité spatiale : l'habiter mobile en camion. Néanmoins, cette forme de mobilité singulière ne doit pas être réduite à des flux résiduels, secondaires ou périphériques. Ainsi, dans le but de sortir les pratiques des habitants

---

<sup>8</sup> Voir le n°17 (2004) de la revue *Multitudes* intitulé « l'intermittence dans tous ses états », qui, partant du mouvement de lutte des intermittents du spectacle et des questionnements qui le traverse, ouvre les voies vers une réflexion plus générale sur les autres intermittents que sont les chômeurs, les intérimaires, les chercheurs, etc.

en camion du régime de l'atypique, du hors norme et de l'exceptionnel, je soutiens qu'en puisant dans leurs expériences et leurs pratiques, ce concept peut être à même d'être mobilisé pour cerner les enjeux entourant le développement des habitats temporaires et mobiles. En outre, et dans la mesure où de multiples travaux ont récemment montré qu'une part croissante de la population vit dans des situations de mobilité ou de multi-résidences (Vincent-Geslin et Kaufmann 2012 ; Ravalet, Vincent-Geslin et Kaufmann 2014), je fais également l'hypothèse que ce concept pourrait également permettre d'envisager d'autres formes émergentes de mobilité spatiale générées par les mutations des sociétés contemporaines. Autrement dit, toutes ces mobilités qui, dans la mesure où elles interrogent et remettent en cause la norme depuis le dedans du fait social, peuvent être considérées comme relevant des marges.

Parce qu'ils vivent dans des véhicules-habitats mobiles, les routards en camion semblent incarner à merveille cette image du nomade « fils du vent » sans ancrage. Opérer ce glissement analytique de la mobilité comme flux vers la mobilité comme discontinuité permet d'appréhender la relation mobilité-immobilité au-delà de sa dimension binaire pour l'envisager dans une dynamique d'alternance et de complémentarité. Renversant au passage l'idée d'un mode de vie « hors-sol », la mobilité n'est alors plus envisagée comme l'envers de l'immobilité mais comme l'un de ses moments. Aussi, les formes d'occupations temporaires que sont les lieux de stationnement, de séjour et de résidence de même que les phases de circulation forment ainsi une trame. Issue de déplacements au sein de multiples échelles de territoires, cette trame se matérialise par l'addition et la succession de différents temps, lieux et types d'installation en complémentarité avec des activités caractérisées par leurs dimensions saisonnières ou temporaires.

En replaçant la focale sur la relation dynamique entre les ancrages et les déplacements (et non de manière exclusive sur les uns ou les autres), la notion d'intermittence invite alors à considérer avec attention ce qui précisément fait lieu (spatialement, techniquement, matériellement et socialement) dans le mouvement. Parce que leurs multiples activités nécessitent alternativement de l'immobilité autant que de la mobilité, les habitants mobiles sont alors obligés d'imaginer des stratégies adaptées de localisation. Comme le souligne Chu, « mobility can do little on its own until it is materialized through people, objects, words and other embodied forms » (2010 :15). L'itinérance des habitants en camion nous enjoint donc à appréhender dans leurs dimensions spatiales, tech-

niques et matérielles, ses conditions de possibilité de même que ses diverses traductions. De ce point de vue, les ancrages (puissent-ils être des personnes supports, des lieux repaires ou des véhicules habitats) constituent évidemment des facilitateurs de la mobilité. En même temps, ce sont bien souvent les mouvements eux-mêmes (particulièrement lorsqu'ils dépendent de l'activité professionnelle) qui déterminent en grande partie le choix des lieux d'installation, voire dans certains cas leur production. Les ancrages et les mouvements s'articulent donc bien dans une relation dynamique de complémentarité.

Essayons maintenant de tirer quelques parallèles entre ces deux types de formes spatiales que sont le camion aménagé et les lieux d'installation plus ou moins temporaires (repères et repaires). Dans un cas comme dans l'autre, ces espaces sont des dispositifs paradoxaux et hybrides. Dans leur matérialité comme dans leur durée, ils sont d'abord des lieux provisoires, précaires et incertains. Le camion, du fait de sa technicité comme sa matérialité est un objet qui nécessite un entretien permanent et, dans une certaine mesure, est toujours susceptible de devenir immobile. Sa taille impose par ailleurs un certain nombre de contraintes, ce qui le rend également très soumis aux changements de configuration dans la vie de son occupant. Au delà de leur hétérogénéité, les lieux d'installation et d'ancrage doivent constamment faire face à l'enjeu de temporalité. Si l'on met de côté les repères multiples (parkings, bords de chemins, aires de repos, etc.) dont l'usage se limite au passage temporaire et à la pause fugace, les lieux plus permanents – les repaires – sont dans la grande majorité des cas, comme j'ai pu l'expliquer dans le chapitre précédent, des espaces soumis à des enjeux et des contraintes urbanistiques fortes. Les occupants de ces lieux, même s'ils en sont parfois les propriétaires, ne disposent du foncier que d'une manière précaire et temporaire. Dans la plupart des cas rencontrés, c'est précisément cette incertitude qui contribue à la diversification de leurs usages et des modes d'engagement de leurs occupants, allant du bref passage à l'installation.

Paradoxalement, le statut de ces lieux semble contribuer en partie à engendrer une multi-localisation des ancrages dont les habitants mobiles tirent également profit. À la différence d'une maison squattée qui se verrait évacuée, laissant ses occupants à la rue avec toutes leurs affaires, le camion offre à tout moment la possibilité de bouger avec son logement et ses biens. Se soustrayant, par choix ou par contrainte, aux aléas que rencontre le propriétaire foncier, ils développent ainsi individuellement, au fil du temps, leurs propres constellations de

bases arrières, c'est-à-dire, pour reprendre la formulation de Stock, un « habiter polytopique ». La construction et la pratique de ces ancrages à des échelles multi-locales sont le résultat d'un véritable travail de mise en relation des lieux, des personnes et des territoires par les habitants. Opérant cet assemblage au gré des rencontres et des expériences sur des échelles géographiques vastes, on peut les qualifier, à la suite de Le Marchand (2004), « de tisseurs du réseau social, d'artisans de la multitude ». Comme déjà évoqué, c'est au sein de ces constellations que prend forme cette stabilité relative qui rend possible la réélaboration individuelle ainsi que la pérennisation de ces situations d'habiter. À l'échelle du proche, le camion, en tant qu'ancrage ou base de vie mobile, offre cette même fonction de maintien de la stabilité et de la familiarité. En tant que véhicule et habitat, il est par définition un outil hybride. S'il répond parfaitement au caractère intermittent de la mobilité, sa capacité d'autonomie – souvent incomplète – nécessite néanmoins un arrimage régulier à des ancrages fixes. À l'image de la relation mobilité-immobilité, ces deux dispositifs fonctionnent ainsi dans une même dynamique d'alternance et de complémentarité et constituent à ce titre des espaces de l'intermittence. Ni complètement nomades ni complètement sédentaires, les habitants de camions aménagés peuvent dans cette perspective être appréhendés comme des nomades ou comme des sédentaires intermittents: des intermittents de la mobilité.

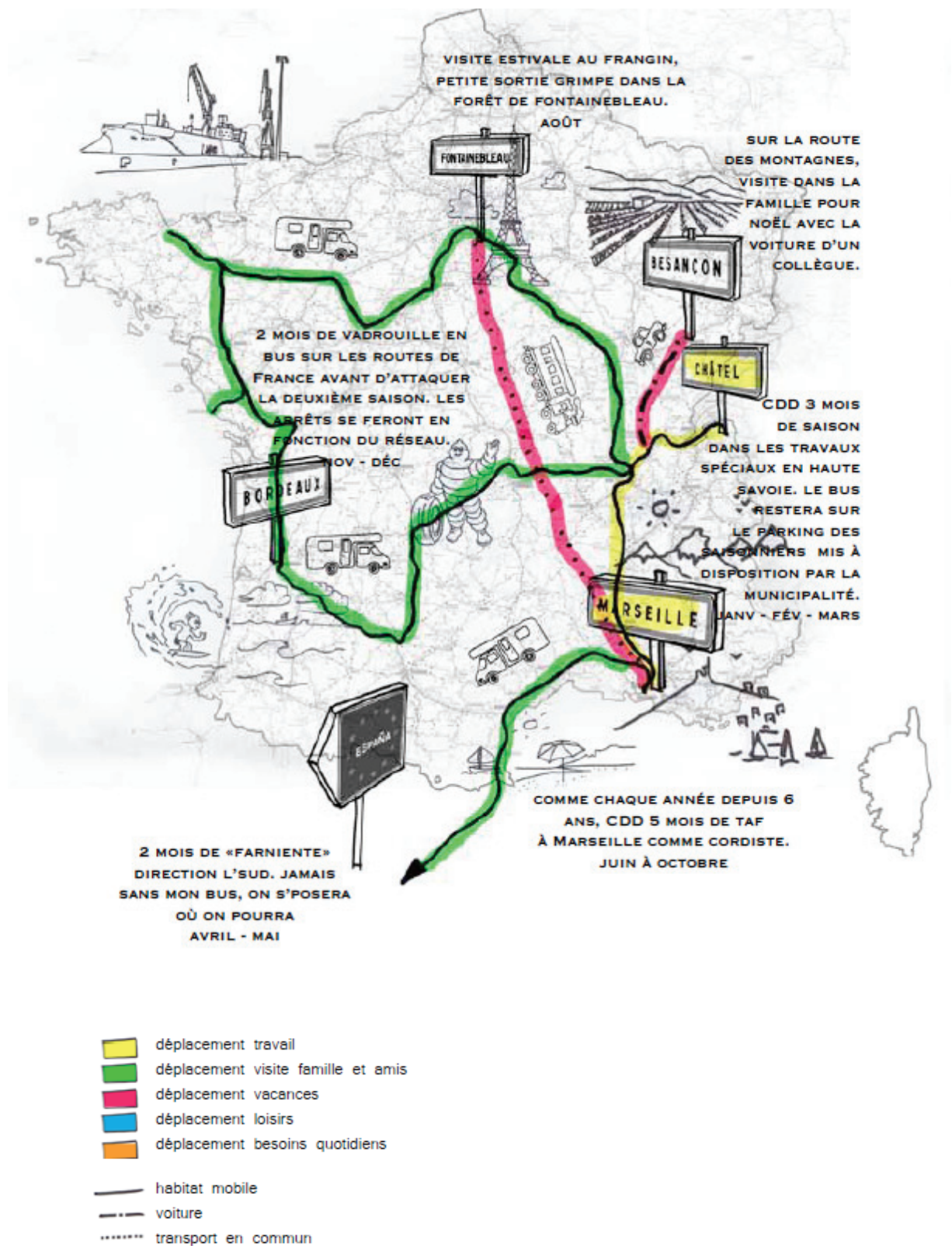


Figure n°1  
carte déplacements et installations  
(source: Sophie Greiller; no land's man)





# POSTSCRIPTUM

«A Ersilie, pour établir les rapports qui régissent la vie de la ville, les habitants tendent des fils qui joignent les angles des maisons, blancs, ou noirs, ou gris, ou blancs et noirs, selon qu'ils signalent des relations de parenté, d'échange, d'autorité, de délégation. Quand les fils sont devenus tellement nombreux qu'on ne peut plus passer au travers, les habitants s'en vont: les maisons sont démontées ; il ne reste plus que les fils et leurs supports. Du flanc d'une montagne, où ils campent avec leurs meubles, les émigrés d'Ersilie regardent l'enchevêtrement de fils tendus et de piquets qui s'élève dans la plaine. C'est là toujours la ville d'Ersilie ; et eux mêmes ne sont rien. Ils réédifient Ersilie ailleurs. Avec des fils, ils tissent une figure semblable qu'ils voudraient plus compliquée et en même temps plus régulière que l'autre. Puis ils l'abandonnent et se transportent encore plus loin, eux-mêmes et leurs maisons. Ainsi, en voyageant sur le territoire d'Ersilie, tu rencontres les ruines des villes abandonnées, sans les murs qui ne durent pas, sans les os des morts que le vent fait rouler au loin : des toiles d'araignée de rapports enchevêtrés qui cherchent une forme »

(Calvino 2013 [1972]: 97)

## Postscriptum

En tant que tel, il n'existe pas d'espace nomade à découvrir. Comme Michel de Certeau le soulignait, « une société serait composée de certaines pratiques exorbitées, organisatrices de ses institutions normatives, et d'autres pratiques innombrables, restées "mineures", toujours là pourtant, quoique non organisatrices de discours, et conservant les prémices ou les restes d'hypothèses (institutionnelles, scientifiques) différentes pour cette société ou pour d'autres » (1980[1990]: 79). Le monde social ne semble poser question qu'à partir du moment où il est rendu visible sur le mode du spectaculaire. Ces autres pratiques auxquelles fait référence l'auteur sont ces pratiques ordinaires et furtives, généralement invisibles et silencieuses, que la pensée institutionnelle et normative tend le plus souvent à regrouper sous la catégorie de l'informel, compris à la fois comme ce qui est informe (c'est-à-dire non abouti) et ce qui est illégitime. Saisir ces opérations dans leurs contextes, dans des situations socio-historiques données, nécessite donc, pour celui ou celle qui souhaite les appréhender, de porter son regard et son ouïe au-delà ou à côté de ce qui se présente le plus instantanément ou le plus bruyamment à lui ou elle. Ce travail permanent de déplacement et de repositionnement est à mon sens ce qui caractérise le mieux, si ce n'est le projet des sciences sociales, du moins la démarche anthropologique.

En prenant le parti d'appréhender l'habiter et la mobilité par leurs marges et par leurs détournements, cette ethnographie de l'habiter mobile contemporain s'est attachée à observer, à décrire et à comprendre comment, à partir des pratiques, des expériences et des discours de ses artisans mobiles, se constitue et fonctionne un mode d'habiter singulier. Suivant cette démarche, j'ai tenté de rendre compte au mieux des mécanismes structurels qui contribuent à façonner ce mode d'habiter et de la manière dont les habitants mobiles se saisissent de ceux-ci, négocient avec eux, les contournent et agissent sur eux au quotidien.

En questionnant l'habitat et l'habiter mobile en camion, il s'agissait également d'interroger les possibilités d'action et d'intervention d'habitants considérés comme « atypiques » sur leurs cadres de vie de même que les cadres institutionnels définissant leur légitimité en regard de l'accès et de l'usage de certains espaces. S'il s'agit ici de tirer un premier enseignement de cette recherche, alors je dirais que l'habiter mobile, comme l'espace nomade, ne sont pas à chercher dans un ailleurs territorial, social ou culturel. En tant qu'hypothèses, formes et processus, ils participent au contraire, ne serait-ce que de manière furtive et silencieuse, à la fabrique de la ville, du territoire et de la société. Dans cette perspective, cette ethnographie rejoint l'hypothèse épistémologique formulée par Agier (2009 ; 2015) selon laquelle les marges et les interstices constituent des espaces privilégiés pour *faire* l'anthropologie de la ville, c'est-à-dire penser la ville et le social par les moyens théoriques et méthodologiques de l'anthropologie, une anthropologie qui, opérant ce déplacement de la ville comme objet (ce qu'est la ville) vers la ville comme sujet (ce qui fait la ville), serait alors à même d'englober non seulement la diversité des formes, mais également la multiplicité des processus de production de la ville (Agier 2015 : 143). En effet, il n'y a ni centre, ni marge « en soi ». Tous deux n'existent qu'en relation et c'est précisément dans cette relation que se jouent les enjeux de la fabrique de la ville contemporaine de même que ceux de l'habiter mobile contemporain.

Si cette opération de décentrement consiste en un exercice de renversement épistémologique, elle relève également d'un enjeu politique double. Le premier enjeu politique se situe du côté de la réalité du terrain. L'habitat mobile, et par extension les modes d'habiter qualifiés de « non ordinaires », sont aujourd'hui en quête de légitimités sociale, juridique, politique et culturelle (Cousin et al. 2016). Même si les derniers textes de loi en date ont intégré l'habitat mobile et démontable dans le droit commun de l'urbanisme, sa reconnaissance en tant que logement à part entière n'est toujours pas assurée. Il ne s'agit donc que d'une reconnaissance partielle de sa légitimité. Si ces formes d'habiter interrogent certes les lois, les règles, les procédures, les politiques, les modèles, les manières de faire, de travailler et de vivre dans la ville d'aujourd'hui, elles posent surtout la question de l'accès aux droits (sociaux, politiques et urbains), c'est-à-dire le droit à une visibilité, en somme un droit à la justice sociale autant que spatiale (Soja 2010). Dans son ouvrage *Le droit à la ville* publié en 1968, Henri Lefebvre y dénonçait l'urbanisme qui menaçait la ville en dépossédant peu à peu une partie de la population à participer à la production de celle-ci. Ce faisant, il appelait alors à un « droit à la ville », à savoir un droit à la vie urbaine,

un droit d'accès à la centralité, aux lieux de rencontres et d'échanges, un droit aux rythmes de vie et aux emplois du temps permettant l'usage plein et entier de ces moments et de ces lieux.

Alors que la convenance invite les individus à subir l'espace, à le respecter et à s'y conformer, le politique ou l'« agir urbain » qui se donne à voir dans les situations urbaines marginales ou interstitielles décrites dans ce travail ethnographique appelle à la revendication de ce droit à l'accès et à l'usage de la ville, mais également au droit à la « fabrique » de celle-ci. Michel Agier propose ainsi « l'hypothèse théorique (et le pari politique) que le faire-ville est une déclinaison pragmatique et une mise en œuvre, ici et maintenant, du droit à la ville » (2015 : 210). Les formes et les modes d'habiter qualifiés de « non ordinaires » sont la formulation et la revendication spatialisée de ce droit à « faire ville » qui n'est pas uniquement un droit d'accès à ce que déterminent les spéculateurs immobiliers et les aménageurs publics, mais un droit actif à rendre la ville différente, par l'occupation temporaire de certains de ses espaces comme par la transformation de ceux-ci. Comme le formulait en creux le géographe David Harvey, ce droit à la ville renouvelé est également un droit à l'autodétermination comme à la multiplicité des socialités et des citoyennetés : « The right to the city is not merely a right of access to what already exists, but a right to change it. We need to be sure we can live with our own creations. But the right to remake ourselves by creating a qualitatively different kind of urban sociality is one of the most precious of all human rights<sup>1</sup> » (2003 : 939).

Concrètement, la mise en œuvre de ce droit passe en premier lieu par une reconnaissance de la légitimité de celles et ceux qui dévient de la norme (c'est-à-dire, dans le cas présent, l'ensemble des habitants mobiles, nomades, atypiques, précaires, etc.) de prendre part au débat public sur la manière de produire et de concevoir la ville. Il s'agit à ce niveau de repenser les processus de décision en incluant la parole des personnes concernées. Et ce faisant, ne pas dénier pas les savoirs et savoir-faire qui se déploient, s'affinent et se transmettent dans les interstices de la production de l'espace urbain. Deuxièmement, il s'agit urgemment de reconnaître la légitimité de ces formes d'habitats en tant que logement. Ou du moins, rééquilibrer le rapport entre le droit de propriété et

---

<sup>1</sup> «Le droit à la ville n'est pas seulement un droit d'accès à ce qui existe déjà, mais le droit de le changer. Nous devons être sûr que nous pouvons vivre avec nos propres créations. Mais le droit de nous refaire nous-mêmes en créant un type de socialité urbaine qualitativement différent est un des biens les plus précieux de tous les droits de l'homme ».



d'autres droits inaliénables, à commencer par le droit au logement. L'acquisition d'un statut légal pour ces habitats petits, légers et mobiles permettrait ainsi à leurs occupants de bénéficier pleinement de leurs droits sociaux, tout en leur donnant la possibilité de négocier plus aisément leur place dans l'organisation économique. Avec le temps, les normes légales comme les usages pourraient se trouver peu à peu détournés, retournés et déplacés. Après tout, le terme grec *nomos*<sup>2</sup> signifiant à la fois la demeure, l'usage et la loi n'a-t-il pas donné son existence au mot nomade ?

Le second enjeu politique se situe du côté de l'institution académique. En regard de la théorie sociale et urbaine, la place de ces formes d'habitat et d'habiter de même que les productions spatiales qu'elles contribuent à faire émerger demeure encore celle de marges et d'hypothèses mineures car peu investies. En ce sens, et certains l'ont déjà souligné (McFarlane 2008 ; Roy 2011), elles constituent des objets de recherche minoritaires dont la légitimité reste encore à trouver. Face à un objet aussi mouvant et insaisissable que la ville, le regard sur celle-ci nécessite d'être constamment renouvelé et les théories réévaluées. Aussi, pour pouvoir saisir l'ampleur de sa complexité, mais aussi pour se donner quelques moyens d'agir, il s'agit d'élaborer une science de la ville qui dépasse non seulement les clivages disciplinaires, mais accorde également une place, un statut et une visibilité à ces pratiques et à ces espaces situés sur les franges et les bas-côtés de la théorie urbaine. En tant qu'apprentie-ethnologue optimiste, je considère que la pensée comme connaissance critique peut être à la fois une ouverture sur d'autres possibles et un outil intermédiaire à un projet de résistance. Dans cette perspective, cette ethnographie de l'habiter mobile contemporain entend, d'une part, proposer un regard compréhensif sur un mode d'habiter largement méconnu et parfois stigmatisé, ainsi que sur les formes d'habitat qui lui sont associées. D'autre part, ce travail espère modestement contribuer à la connaissance de même qu'à la reconnaissance de ces objets d'étude marginaux dans la recherche urbaine.

---

<sup>2</sup> *Nemô*, partager distribuer, puis traiter quelqu'un suivant la loi; *nomé*, pâturage, partage, lot; *nomas*, nomade, vagabond qui erre en faisant paître un troupeau, *nomos*, signifie primitivement le pâturage, puis le séjour, la demeure et le partage. En dernier lieu, il signifie à la fois l'usage et loi (Lafargue 1909: 106).





# ANNEXE

PORTFOLIO NO LAND'S MAN

photographies Ferjeux van der Stigghel





















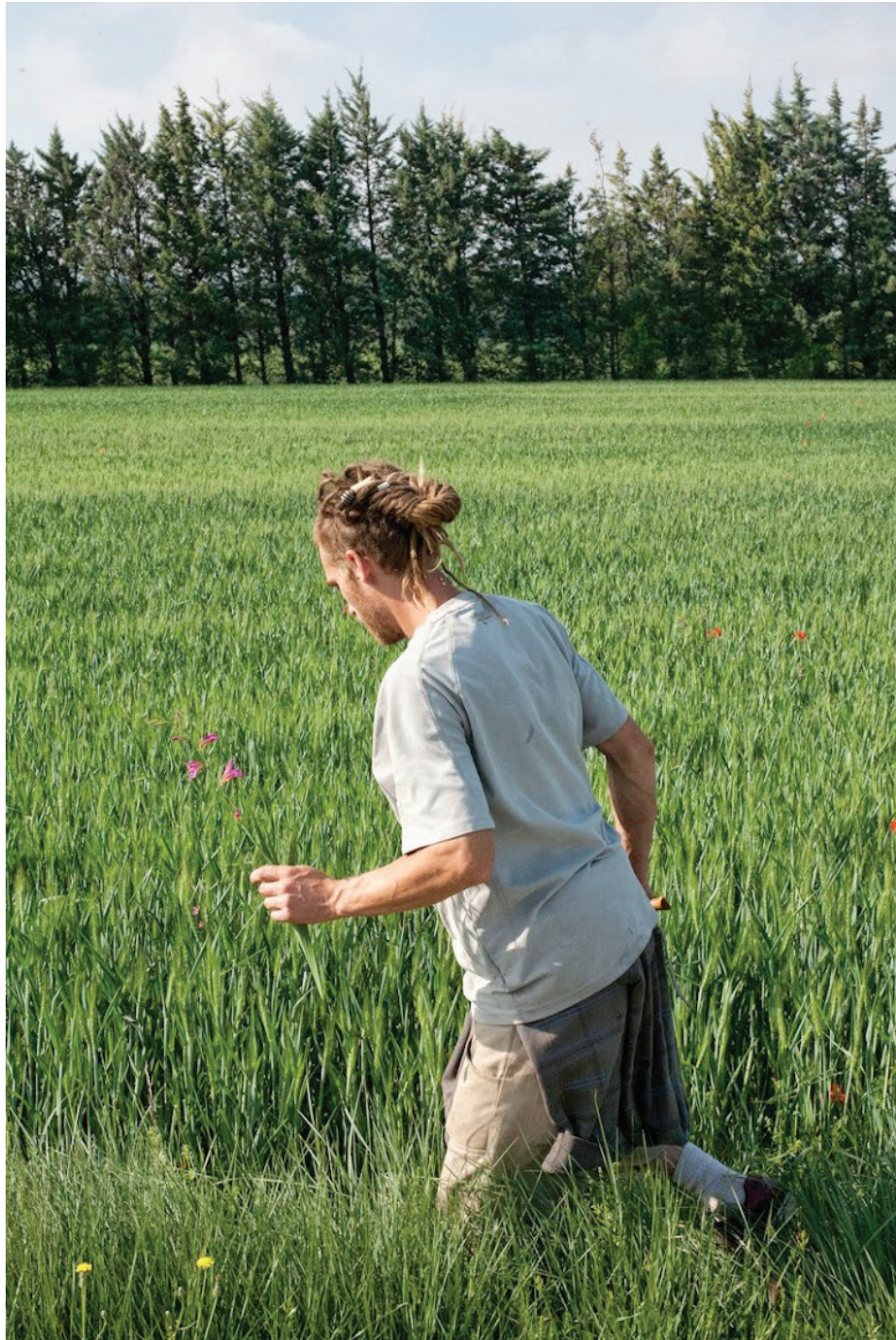






































# BIBLIOGRAPHIE

ABU-LUGHOD, L.

1991. « Writing against Culture », in : Richard G. Fox (ed.), *Recapturing Anthropology Working in the Present*, Santa Fe : School of American Research Press, pp. 137-162.

1993. *Writing Women's Worlds: Bedouin Stories*, Berkeley: University of California Press.

ABÉLÈS, M.

2002. « Le terrain et le sous-terrain », in : Christian Ghasarian (dir.), *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive*, Paris : Armand Colin, pp. 25-43.

AGIER, M.

1999. *L'invention de la ville : banlieues, townships, invasions et favelas*, Paris : Éd. des archives contemporaines.

2004. « La ville, la rue et le commencement de la politique. Le monde rêvé de Chloé », in : *Multitudes*, 3 (n° 17), pp. 139-146.

2008. *Gérer les indésirables. Des camps de réfugiés au gouvernement humanitaire*, Paris : Flammarion.

2009. *Esquisses d'une anthropologie de la ville : Lieux, situations, mouvements*, Ottignies-Louvain-la-Neuve : Editions Academia.

2015. *Anthropologie de la ville*, Paris : PUF.

AKERLOF, G.

1970. « The Market for "Lemons": Quality Uncertainty and the Market Mechanism », in : *Quarterly Journal of Economics*, vol. 84, n°3, 1970, pp. 488-500.

ALDER, K.

2007, « Thick Things : Introduction », in : *Isis*, 98(1), pp. 80-83.

AMIT, V.

2000. « Introduction : Constructing the Field », in : Vered Amit (ed.), *Constructing the Field : Ethnographic Fieldwork in the Contemporary World*, London ; New York : Routledge, pp. 1-18.

ANDERSON, B., MCFARLANE, C.

2011. « Assemblage and Geography », in : *Area*, Volume 43, Issue 2, pp. 124-127.

ANDERSON, N.

2011 [1923]. *Le Hobo. Sociologie du sans-abri*, Paris: Armand Colin.

ANGERAS, A.

2011. *Du nomadisme contemporain en France, avec les saisonniers agricoles qui vivent en camion*, Mémoire M2R Anthropologie-Ethnologie, Université Lumière Lyon II.

APPADURAI, A.

1986. *The Social Life of Things : Commodities in Cultural Perspective*, Cambridge : Cambridge University Press.

2013. *The Future as Cultural Fact : Essays on the Global Condition*, London : Verso.

ARENDT, H.

1995 [1993]. « Qu'est-ce que le politique ? », texte établi par Ursula Lutz (traduction de l'allemand et préface de Sylvie Courtine-Denamy), Paris : Seuil.

ATELIERS PERMANENTS (LES)

2008. *Friteuse magazine- spécial filtration, trois recettes faciles*.

BACHELARD, G.

1957. *La poétique de l'espace*, Paris: PUF, Quadrige.

BACQUÉ, M.-H.

2005. « L'intraduisible notion d'empowerment vue au fil des politiques urbaines américaines », in : *Territoires*, n° 460, pp. 32-35.

BAGHIONI, L.

2012. « Lorsque le « chez-soi » se dérobe », in : *Techniques & Culture*, 58, pp. 230-249.

BARTH, F.

1969. *Ethnic Groups and Boundaries : the Social Organization of Culture Difference*. Bergen ; Oslo : Universitets-forlaget ; London : George Allen and Unwin.

BASSAND, M.

1986. « La mobilité spatiale, un phénomène macroscopique », in : *Sociologie pluraliste et pluralisme sociologique, mélanges publiés en l'honneur du Professeur Maurice Erard*, Université de Neuchâtel : EDES.

BASU, P., COLEMAN, S.

2008. « Migrant Worlds, Material Cultures », in : *Mobilities*, 3(3), pp. 313-330.

BAUMAN, Z.

1998. *Globalization: The Human Consequences*, New York : Columbia University Press.

BAYART, J.-F., WARNIER, J.-P.

2004. *Matière à politique. Le pouvoir, les corps et les choses*, Paris : Karthala.

BEAUNE, J.-C.

1999. *Le déchet, le rebut, le rien*, Seyssel : Champ Vallon.

BECKER, H. S., STRAUSS, A. L.

1956. « Careers, Personality and Adult Socialization », in: *American Journal of Sociology*, vol. LXII, 3, pp. 253-263.

BECKER, H. S.

1985. *Outsiders : études de sociologie de la déviance*, Paris : A.-M. Métailié. [1<sup>ère</sup> éd. en anglais 1963].

2002. *Les ficelles du métier : comment conduire sa recherche en sciences sociales*. Paris : La Découverte [1<sup>ère</sup> éd. en anglais 1998].

BELLIER, I.

2002. « Réflexions sur le passage d'un terrain exotique au terrain des institutions politiques », in : Christian Ghasarian (dir.), *De l'ethnographie à l'anthropologie réflexive*, Paris : Armand Colin, pp. 45-62.

BENNETT, J.

2010. *Vibrant Matter: a Political Ecology of Things*, Durham, NC: Duke University Press.

BENSON, M.

2011. *The British in Rural France: Lifestyle Migration and the Ongoing Quest for a Better Way of Life*, Manchester : Manchester University Press.

BERLANT, L.

2011. *Cruel Optimism*, Durham, NC: Duke University Press.

BERNARDOT, M., LE MARCHAND, A., SANTANA-BUCIO, C.

2014. *Habitats non ordinaires et espaces-temps de la mobilité*, Bellecombe-en-Bauges : Éditions du croquant, collection TERRA.

BERQUE, A.

2000. *Écoumène : introduction à l'étude des milieux humains*, Paris : Belin.

BERRY-CHIKHAOUI I., DEBOULET, A.

2000. *Les compétences des citoyens dans le Monde arabe. Penser, faire et transformer la ville*, coll. Hommes et sociétés, Paris : Karthala.

BERTAUX, D.

2005 [1997]. *L'enquête et ses méthodes. Le récit de vie*, Paris : Armand Colin.

BEY, H.

1985. *T.A.Z : The Temporary Autonomous Zone, Ontological Anarchy, Poetic Terrorism*, Autonomedia.

1997. *T.A.Z, Zone Autonome Temporaire*, Cahors : Editions de l'éclat.

BONNAFOUX, F., MÉSINI, B.

2016. « Habitat léger et mobile de résidence : éCo-Habiter en Ardèche méridionale », in : G. Cousin, G. Loiseau, L. Viala, D. Crozat, M. Lièvre (édité par), *Actualité de l'Habitat Temporaire. De l'habitat rêvé à l'habitat contraint*, Marseille : Terra HN éditions, collection « SHS » (VI : 11 janvier 2016).

BOHANNAN, P.

1965. « The Differing Realms of the Law », in : *American Anthropologist*, New Series, Vol. 67, n° 6, Part 2: The Ethnography of Law, pp. 33-42.

BOLLE DE BAL, M.

2003. « Reliance, déliance, liance : émergence de trois notions sociologiques », in : *Sociétés*, 2/2003 (n° 80), pp. 99-131.

BOLTANSKI, L., CHIAPELLO, E.

1999. *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris : Gallimard.

BOURDIEU, P.

1972. *Esquisse d'une théorie de la pratique*, précédé de *Trois études d'ethnologie kabyle*, Genève : Droz.

1980. *Le sens pratique*, Paris : Minuit.

BONNIN, P.

1994. « L'Habitation, modalité de l'existence sociale », in : M. Augé, M. Bessant et R. Beaunez (dir.), *Les Hommes, leurs espaces et leurs aspirations. Hommage à Paul-Henry Chombart de Lauwe*. Paris : L'Harmattan.

BOUILLON F.

2009. *Les mondes du squat*, Paris : Presses Universitaires de France.

BRAND, S.

1968. *Whole Earth Catalog : Access to Tools*.

BRENNER, N., MADDEN, D., WACHSMUTH, D.

2011. « Assemblage Urbanism and the Challenges of Critical Urban Theory », in : *City*, 15(2), pp. 204-240.

BROWN, J.S., DUGUID, P.

1991. « Organizational Learning and Communities-of-Practice: Toward a Unified View of Working, Learning and Innovation », in : *Organization Science*, 2(1), pp. 40-57.

BÜSCHER, M., URRY, J.

2009. « Mobile Methods and the Empirical », in : *European Journal of Social Theory February*, 12, pp. 99-116.

BUTTNER, A., SEAMON, D.

1980. *The Human Experience of Space and Place*, Londres : Croom Helm.

CALLON, M.

1986. «Éléments pour une sociologie de la traduction. La domestication des coquilles Saint-Jacques et des marins-pêcheurs dans la baie de Saint-Brieuc», in: *L'Année Sociologique*, n°36, pp.169-208.

CALVINO, I.

2013 [1972]. *Les villes invisibles*, Paris : Gallimard.

CARERI, F.

2003. *Walkscapes: Walking as an Aesthetic Practice*, Barcelone: Editorial Gustavo Gili.

CARMO, L., PEDRAZZINI, Y., REITZ, M.

2015. « [Heroic] Figures of Urbanity, «Creativists» and Travellers: New (Post) Heroes in Town », in : S.Vincent Geslin, Y. Pedrazzini, H. Adly, Y. Zorro (Eds), *Translating the City: Interdisciplinarity in Urban Studies*, Lausanne, Oxford: Routledge/EPFL Press, pp. 163-183.

CASTELLS, M.

1972. *La Question urbaine*, Paris : Maspero.

CASTEL, R.

2009. *La montée des incertitudes. Travail, protections, statut de l'individu*, Paris : Éditions du Seuil, coll. « La couleur des idées ».

CEFAÏ, D.

2010. *L'engagement ethnographique*, Paris : Editions de l'EHESS.

CERTEAU De, M.

1990 [1980]. *L'invention du quotidien. I. Arts de faire*, Paris : Gallimard (coll. « Folio/essais »).

CHAUDOIR, P.

2007. « La Ville événementielle: temps de l'éphémère et espace festif », in : *Géocarrefour*, vol. 82/3 [En ligne], mis en ligne le 26 mars 2008, URL:<http://geocarrefour.revues.org/index2301.html>.

CHOBEAUX, F.

1996. *Les nomades du vide. Des jeunes en errance, de squats en festival, de gares en lieux d'accueil*, Arles: Actes sud.

CINGOLANI, P.

2005. *La précarité*, Paris : PUF, Coll. « Que Sais-Je ? ».

CIVIDINO, H.

2013. « Le hangar : de l'abri polyvalent à l'édifice spécialisé, l'avènement d'un emblème architectural de la modernisation agricole », in : *Situ* [En ligne], 21 | 2013, mis en ligne le 19 juillet 2013. Consulté le 10 mars 2016.



CLARKE, A. J.

2001. « The Aesthetics of Social Aspiration », in : Daniel Miller (ed.), *Home Possessions: Material Culture Behind Closed Doors*, New York : Berg.

CLASTRES, P.

1974. *La société contre l'Etat*, Paris : Minuit.

CLÉMENT, G.

2004. *Manifeste du Tiers paysage*, Paris : sujet/objet.

CLIFFORD, J., MARCUS, G. E.

1986. *Writing Culture : the Poetics and Politics of Ethnography*, Berkeley [etc.] : University of California Press.

CLIFFORD, J.

1986. « Introduction : Partial Truths », in : James Clifford and George E. Marcus (ed), *Writing Culture : the Poetics and Politics of Ethnography*, Berkeley [etc.] : University of California Press, pp. 1-26.

COLLECTIF JEUDI NOIR

2009. *Le petit livre noir du logement*, Paris : La Découverte, Coll. Cahiers libres.

COLLECTIF MAUVAISE TROUPE

2016. *Défendre la ZAD*, Paris : l'éclat.

COLLIER, S.J.

2006. « Global Assemblages », in : *Theory, Culture & Society*, May, 23, pp. 399-401.

COLLIN, M.

2001. « Nouvelles urbanités des friches », in : *Multitudes*, 3(n° 6), pp. 148-155.

COLLIGNON, B., STASZAK, J.-F.

2003. *Espaces domestiques. Construire, habiter, représenter*, Paris : Bréal.

COMITÉ INVISIBLE

2014. *A nos amis*, Paris : La Fabrique.

CORSANI, A., LAZZARATO, M.

2008. *Intermittents et précaires*, Paris : Editions Amsterdam.

2004. « L'intermittence : réappropriation de la mobilité, production du commun », in : *Multitudes*, 3(n° 17), pp. 13-20.

COUNTS, D., COUNTS, D.R.

2009 [2001]. *Over the Next Hill: An Ethnography of RVing Seniors in North America*, Ontario : University of Toronto Press, Higher Education Division.

COUSIN, G., LOISEAU, G., VIALA, L., CROZAT, D., LIÈVRE M.

2016. *Actualité de l'Habitat Temporaire. De l'habitat rêvé à l'habitat contraint*, Marseille : Terra HN éditions, collection « SHS » (VI : 11 janvier 2016).

CRAWFORD, M. B.

2010. *Eloge du carburateur. Essai sur le sens et la valeur du travail*, Paris : La Découverte.

CRESSWELL, R.

1978. « La technique, fait social », in : R. Cresswell (éd.), *Éléments d'ethnologie*, Paris: Armand Colin, pp. 54–63.

1983. « Transferts de techniques et chaînes opératoires », in : *Techniques et Cultures*, 2, pp. 143–63.

1996. *Prométhée ou Pandore? Propos de technologie culturelle*. Paris: Kimée.

2001. « L'apport de la technologie culturelle à l'étude des sociétés du Proche Orient et du Maghreb », in : D. Albera et al. (éds), *L'anthropologie de la Méditerranée*. Paris: Maison neuve et Larose.

CRESSWELL, T.

2006. *On the Move: Mobility in the Modern Western World*, New-York, Londres : Routledge.

2004. « Justice sociale et droit à la mobilité », in : S. Allemand, F. Ascher, J. Lévy, *Les Sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines contemporaines*. Paris : Belin.

2010. « Towards a Politics of Mobility », in : *Environment and Planning D Society and Space*, 02, 28(1), pp. 17-31.

CHU, J.Y.

2010. *Cosmologies of Credit: Transnational Mobility and the Politics of Destination in China*, Durham, NC: Duke University Press.

DAGOGNET, F.

1997. *Des détritits, des déchets, de l'abject : une philosophie écologique*, Le Plessis-Robinson : Institut Synthélabo pour le progrès de la connaissance, Collection Les empêcheurs de penser en rond.

DALAKOGLU, D.

2009. « Building and Ordering Transnationalism: The 'Greek House' in Albania as a Material Process », in: Daniel Miller (ed.), *Anthropology and the Individual: A Material Culture Perspective*, Oxford, New York: Berg, pp. 51-68.

2010. « Migrating-remitting-'building'-dwelling: house-making as 'proxy' presence in postsocialist Albania », in : *Journal of the Royal Anthropological Institute*, 16 (4), pp. 761-777.

DANIELS, I.

2010. *The Japanese House. Material Culture in the Modern Home*, Oxford, New York : Berg.

DANT, T., BOWLES, D.

2003. « Dealing With Dirt : Servicing and Repairing Cars », in : *Sociological Research Online* 8 (2).

DANT, T.

2010. « The Work of Repair: Gesture, Emotion and Sensual Knowledge », in : *Sociological Research Online*, Vol. 15 (3) 7, <http://www.socresonline.org.uk/15/3/7.html>. Consulté le 19 février 2016.

DARDEL, E.

1990. *L'Homme et la Terre. Nature de la réalité géographique*, Paris : Éditions du CTHS.

DAVID, C.

2012. « Le droit au logement pour les usagers d'habitations légères ou mobiles ? Droits et Devoirs », in: *Regards croisés sur l'habitat léger et mobile*, éditions Relier, pp. 118-131.

DAVILA, T.

2003. *Marcher, Créer : Déplacements, flâneries, dérives dans l'art de la fin du XXe siècle*, Paris : Éditions du Regard.

DEBOUZY, M.

1989. « Nomadisme et classe ouvrière aux Etats-Unis à la fin du XIXe siècle », in : S. Magri et C. Topalov (sous la dir.), *Villes ouvrières*, Paris : l'Harmattan, pp. 195-197.

DEBRAY, R.

1996. « Rhapsodie pour la route », in : *Cahiers de médiologie n°2 (Qu'est-ce qu'une route ?)*, pp. 5-17.

DÉCHELETTE, F.

1918. *L'Argot des poilus : Dictionnaire humoristique et philologique du langage des soldats de la Grande Guerre de 1914*, Paris : Jouve.

DE LANDA, M.

2006. *A New Philosophy of Society: Assemblage Theory and Social Complexity*, London: Continuum.

DESCOLA, P.

1994. *Les Lances du crépuscule*. Paris : Plon.

DETIENNE, M., VERNANT, J.-P.

2009[1974]. *Les Ruses de l'intelligence, la Mètis des grecs*, Paris : Flammarion, coll. « Champs ».

DELEUZE, G., GUATTARI, F.

1980. *Mille Plateaux*, Paris : Minuit.

- DELEUZE, G., PARNET, C.  
1999. *Dialogues*, Paris : Flammarion.
- DIDEROT D., D'ALEMBERT, J.L.R.,  
1751-1772. *L'Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts et des métiers*.
- DOUGLAS, M.  
1971 [1966]. *De la souillure : essais sur les notions de pollution et de tabou*, Paris : Maspéro.
- DOVEY, K.  
2010. *Becoming Places: Urbanism/Architecture/Identity/Power*, New York : Routledge.
- EDGERTON, D.  
2007. *The Shock of the Old: Technology and Global History Since 1900*, London : Profile/New York : Oxford University Press.
- FARIAS, I., BENDER, T.  
2009. *Urban Assemblages: How Actor-Network Theory Changes Urban Studies*, Abingdon: Routledge.
- FARIAS, I.  
2009. « Introduction », in: I. Farias et T. Bender (eds), *Urban Assemblages: How Actor-Network Theory Changes Urban Studies*, Abingdon: Routledge, pp. 1-24.
- FISHER, E.F.  
2014. *The Good Life. Aspiration, Dignity, and the Anthropology of Wellbeing*, Redwood City : Stanford University Press.
- FOCILLON, H.  
1943. « Eloge de la main », in : *La vie des formes*, Paris : PUF.
- FRANQUESA, J.  
2011. « We've Lost our Bearings: Place, Tourism, and the Limits of the "Mobility Turn" », in : *Antipode*, 43(4), pp. 1012-1033.
- FREDIANI, M.  
2009. *Sur les routes. Le phénomène des new travellers*, Paris : Imago.
- GEERTZ, C.  
1973. « Thick Description: Toward an Interpretive Theory of Culture », in : *The Interpretation of Cultures: Selected Essays*, New York: Basic Books, pp. 3-30.  
1996. *Ici et là-bas : l'anthropologue comme auteur*. Paris : Métailié.
- GELÉZEAU, V.  
2014. « Voyager en ignorance, voisiner en connivence. Le terrain d'une géographe française en Corée », in : *Croisements*, pp. 110-127.

GELL, A.

1998. *Art and Agency: An Anthropological Theory*, Oxford: Clarendon Press.

GESLIN, P., SALEMBIER, P.

2002. « La fleur, l'épice : usage social du corps et communauté de pratique dans la relance de produits », in : *Technologies, Idéologies, Pratiques : Revue d'anthropologie des connaissances*, 14, (2), pp. 243-259.

GHODBANE, I.

2007. « Activités culturelles et apprentissage informel. Musique électronique: une insertion socioprofessionnelle », in: *Panorama*, n°6, pp.27-28.

GIBSON, J.

1979. *The Ecological Approach to Visual Perception*. Boston : Houghton Mifflin.

GLASER, B.G., STRAUSS, A.

2006 [1967]. *Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research*, New York: Aldine.

GODRON, M., JOLY, H.

2008. *Dictionnaire du paysage*, Paris : Conseil international de la langue française.

GOFFMAN, E.

1975 [1963]. *Stigmate. Les usages sociaux du handicap*, Paris : Les Éditions de Minuit.

GONZALEZ, S.

2011. « Bilbao and Barcelona 'in Motion': How Urban Regeneration 'Models' Travel and Mutate in the Global Flows of Policy Tourism », in : *Urban Studies*, 48(7), pp. 1397-1418.

GRAEBER, D.

2001. *Toward an Anthropological Theory of Value: the False Coin of Our Own Desires*. New York: Palgrave.

GRAHAM, S., THRIFT, N.

2007, « Out of Order : Understanding Repair and Maintenance », in : *Theory, Culture and Society*, 24(3), pp. 1-25.

GRAHAM, M.

2010. « Things in the Field. Ethnographic Research into Objects and Sexuality », in : *Lamda Nordica*, 15(3-4), pp. 65-89.

GRAMSCI, A.

2011. *Guerre de mouvement et guerre de position. Textes choisis et présentés par Razmig Keucheyan*, Paris : La Fabrique.

GREGSON, N., METCALFE, A., CREWE, L.

2007. « Identity, Mobility and the Throwaway Society », in : *Environment and Planning D: Society and Space*, 25, pp. 682-700.

GUSTERSON, H.

1997. « Studying up Revisited », in : *Political and Legal Anthropological Review* 20 (1), pp. 114-119.

GWIAZDZINSKI, L.,

2006. « Chemins de traverse, la ville dans tous les sens », in : Maud Le Floch, *Mission repérage. Un élu un artiste*, Montpellier : Editions l'Entretemps.

HAGE, G.

1997. « At Home in the Entrails of the West: Multiculturalism, Ethnic Food and Migrant Home-Building », in : H. Grace, G. Hage, L. Johnson, J. Langsworth and M. Symonds, *Home/World: Communalism, Identity and Marginality in Sydney's West*, Sydney: Pluto Press, pp. 99-153.

2009. « Waiting Out the Crisis: On Stuckedness and Governmentality », in : Ghassan Hage (Editor), *Waiting*, Carlton, Vic.: Melbourne University Press, pp. 97-106.

HALLAM, E., INGOLD, T.

2014. *Making and Growing: Anthropological Studies of Organisms and Artefacts, Anthropological Studies of Creativity and Perception*, Farnham : Ashgate.

HANNAM, K., SHELLER, M., URRY, J.

2006. « Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings », in : *Mobilities*, 1, pp. 1-22.

HANNERZ, U.

1996. *Explorer la ville : éléments d'anthropologie urbaine*. Paris : Les Ed. de Minuit. [1<sup>ère</sup> éd. 1983].

2003. « Several Sites in One », in : Thomas Hylland Eriksen (ed.), *Globalisation : Studies in Anthropology*, London : Pluto Press, pp. 18-38.

HARAWAY, D.

2007. « Savoirs situés : la question de la science dans le féminisme et le privilège de la perspective partielle », in : Donna Haraway, *Manifeste cyborg et autres essais : sciences – fictions – féminismes*, Paris : Exils Editeur, pp. 109-135.

2007. *Manifeste cyborg et autres essais : sciences – fictions – féminismes*, Paris : Exils Editeur.

HARRIS, M.

2007. « Introduction : Ways of Knowing », in : Mark Harris (ed), *Ways of Knowing: New Approaches in the Anthropology of Experience and Learning*. Oxford: Berghahn, pp. 1-24.

HARVEY, D.



1973. *Social Justice and the City*, Baltimore: The Johns Hopkins Press.

2003. « The Right to the City », in : *International Journal of Urban and Regional Research*, vol.27 (4), pp.939-941.

HATZFELD, H.

1998. *Quand la marge est créatrice, les interstices urbains initiateurs d'emploi*, Paris : Editions de l'aube.

HAUDRICOURT, A. G.

1987 [1968]. *La technologie, science humaine*, Paris : Editions de la Maison des sciences de l'homme.

1987 [1968]. « La technologie culturelle: essai de méthodologie », in : A.G. Haudricourt (1987 [1968]), *La technologie, science humaine: recherches d'histoire et d'ethnologie des techniques*, Paris: Editions de la Maison des sciences de l'homme, pp. 731-822.

HAYANO, D.

1979. « Auto-Ethnography : Paradigms, Problems, and Prospects », in : *Human Organization*, 38(1), pp. 99-104.

HEIDEGGER, M.

2001 [1958]. « Bâtir Habiter Penser », in : *Essais et conférences*, Paris : Gallimard, p. 170-193.

2001 [1958]. « L'Homme habite en poète », in : *Essais et conférences*, Paris : Gallimard, pp. 224-245.

HEIN F.

2012. *Do it Yourself! Autodétermination et culture punk*, Paris: le passager clandestin.

HERZFELD, M.

1995. « It Takes One to Know One: Collective Resentment and Mutual Recognition Among Greeks in Local and Global Contexts », in: R. Fardon, (ed.) *Counterworks: Managing the Diversity of Knowledge*, London: Routledge, pp. 124-42.

HETHERINGTON, K.

2000. *New Age Travellers: Vanload of Uproarious Humanity*, Londres : Edition Cassel.

HINE, C.

2000. *Virtual Ethnography*. London [etc.] : Sage.

HOEY, B.A.

2014. *Opting for Elsewhere: Lifestyle Migration in the American Middle Class*, Nashville, TN: Vanderbilt University Press.

HUGHES, E. C.

1937. « Institutional Office and the Person », in: *American Journal of Sociology*, vol. XLIII., pp. 404-413.

HUTCHINS, E.

1994. «Comment le cockpit se souvient de ses vitesses», in : *Sociologie du travail*, n°36(4), pp. 451-474.

INGOLD, T.

2000. *The Perception of the Environment: Essays on Livelihood, Dwelling and Skill*, London: Routledge.

2007. « Materials against Materiality », in : *Archaeological Dialogues*, 14(1), pp. 1-16.

2011. *Being Alive. Essays on Movement, Knowledge and Description*, London : Routledge.

2012. « Towards an Ecology of Materials », in : *Annual Review of Anthropology*, 41, pp. 427-42.

2013a. *Making: Anthropology, Archaeology, Art and Architecture*, London: Routledge.

2013b. *Marcher avec les dragons*, Bruxelles : Zones sensibles.

JACOBS, J., SMITH, S.

2008. « Living Room: Rematerialising Home », in : *Environment and Planning A* 40, pp. 515-519.

JARRAULT, P.

1985. *Du bricolage: archéologie de la maison*, Paris : Centre Georges Pompidou, Centre de création industrielle.

JEANJEAN, A., SÉNÉPART I.

2011. «Habiter le temporaire : habitations de fortune, mobiles, éphémères », in : *Techniques & Culture*, n°56, vol. I, Paris : Maison des sciences de l'homme.

JULIEN, M.-P., ROSSELIN, C.

2003. « C'est en laquant qu'on devient laqueur. De l'efficacité du geste à l'action sur soi », in : *Techniques & Culture* [En ligne], 40, mis en ligne le 18 mai 2006. Consulté le 14 mars 2016.

2005. *La culture matérielle*, Paris : La Découverte.

2009. *Le sujet contre les objets...tout contre : ethnographies de cultures matérielles*, Paris : CTHS, Collection *Orientations et méthodes*.

JULIEN, M.-P., ROSSELIN, C., WARNIER, J.-P.

2006. « Le corps : matière à décrire », in : *Corps, revue interdisciplinaire*, n°1, Paris : Dilecta.

JOSEPH, I.

1998. *La ville sans qualité*, Paris: éd. de l'Aube.

KAUFMANN, V.

2007. « La motilité : une notion clé pour revisiter l'urbain ? », in : M. Bassand, V. Kaufmann, D. Joyce (dir.), *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne : Presses polytechniques et universitaires romandes.

2008. *Les paradoxes de la mobilité*, Lausanne: PPUR, coll. Le Savoir suisse.

2011. *Rethinking the City: Urban Dynamics and Mobility*, Lausanne, Oxford: EPFL Press/Routledge.

2014. *Retour sur la ville*, Lausanne: PPUR, coll. Espace en société.

KAUFMANN, V., VINCENT-GESLIN, S.

2012. *Mobilités sans racine. Plus loin, plus vite... Plus mobiles ?*, Paris : Editions Descartes & Cie.

KEROUAC, J.

1997 [1957]. *Sur la route*, Paris: Gallimard.

KOPYTOFF, I.

1986. « The Cultural Biography of Things : Commoditization as Process », in : Arjun Appadurai (ed.), *The Social Life of Things : Commodities in Cultural Perspective*, Cambridge : Cambridge University Press, pp. 64-91.

KOSMICKI, G.

2004. « Free party : la fin d'un rêve ? » in : *Musique et sociétés*, Paris : Cité de la musique, pp. 159- 173.

2008. « Free parties, teknivals, une immersion de 12 ans dans l'histoire d'un mouvement (1994-2006) », in : *Cahiers d'ethnomusicologie*, Genève : Infolio Editeur / Ateliers d'ethnomusicologie.

KRAFTL, P., ADEY, P.

2008. « Architecture/Affect/Inhabitation: Geographies of Being-in Buildings », in : *Annals of the Association of American Geographers*, 98, pp. 213-231.

LACARRIÈRE, J.

1989. *Ce bel aujourd'hui*, Paris : éditions JC Lattès.

LAFARGUE, P.

1909. *Le déterminisme économique de Karl Marx: Recherches sur l'origine et l'évolution des idées de Justice, du Bien, de l'Ame et de Dieu*.

LAPLANTINE, F.

2005. *Le social et le sensible, introduction à une anthropologie modale*, Paris : Téraèdre, coll. « L'anthropologie au coin de la rue ».

LATHAM, A., MCCORMACK, D.P.

2004. « Moving Cities: Rethinking the Materialities of Urban Geographies », in : *Progress in Human Geography*, 28(6), pp. 701-724.

LATOUR, B.

1991. *Nous n'avons jamais été modernes. Essai d'anthropologie symétrique*, Paris : La Découverte.

1994. « Une sociologie sans objet ? Remarques sur l'inter objectivité », in : *Sociologie du travail*, n°4, pp. 587-607.

2005. *Reassembling the Social: An Introduction to Actor-Network-Theory*, Oxford: Oxford University Press.

2006. *Changer de société : refaire de la sociologie*. Paris : La Découverte.

LATOUR, B., YANEVA, A.

2008. « Donnez-moi un fusil et je ferai bouger tous les bâtiments: le point de vue d'une fourmi sur l'architecture », in : Reto Geiser (éd.), *Explorations in Architecture: Teaching, Design, Research*, Basel: Birkhäuser, pp. 80-89.

LAVE, J., WENGER, E.

1991. *Situated Learning : Legitimate Peripheral Participation*, Cambridge: Cambridge University Press.

LAW, J.

1986. *Power, Action, and Belief : a New Sociology of Knowledge ?*, London : Routledge & Kegan Paul.

LEFEBVRE, H.

1966 [2001]. « Préface », in : Henri Raymond et al., *L'habitat pavillonnaire*, Paris : CRU.

1968. *Le droit à la ville*, Paris : Anthropos.

1974. *La production de l'espace*, Paris : Anthropos.

LEGG, S.

2011. « Assemblage/Apparatus: Using Deleuze and Foucault », in : *Area*, 43, pp. 128-133.

LE MARCHAND, A.

2004. « Travail intermittent et production de la ville post-fordiste », in : *Multitudes*, 3(n° 17), pp. 51-56.

2009. « L'habitat « non-ordinaire » et la ville post-fordiste », in : *Multitudes*, 2-3 (n°37-38), pp.229-236.

2011. *Enclaves nomades, habitat et travail mobiles*, Bellecombe-en-Bauges: Edition du Croquant.

2014. « Favelas, voyageurs, Roms : l'habitat non ordinaire et les mutations économiques », in : M. Bernardot, A. Le Marchand, C. Santana Bucio (éds), *Habitats non ordinaire et espace-temps de la mobilité*, Bellecombe-en-Bauges: Editions du Croquant, pp. 37-51.

LEMONNIER, P.

1983. « L'étude des systèmes techniques, une urgence en technologie culturelle », *Techniques et Culture*, 1, pp. 11-34.

1992. *Elements for an Anthropology of Technology*, Ann Arbor: Museum of Anthropology, University of Michigan.

1993. *Technological Choices: Transformation in Material Cultures since the Neolithic*, London: Routledge.

LEROI-GOURHAN, A.

1943. *Evolution et techniques : l'homme et la matière*, Paris: Albin Michel.

1945. *Evolution et techniques : milieu et techniques*, Paris: Albin Michel.

1964. *Le Geste et la parole* (vol. 1 : Technique et langage et vol. 2 : La mémoire et les rythmes), Paris : Albin Michel.

LÉVESQUE, L.

2005. « Entre lieux et non-lieux : vers une approche interstitielle du paysage », in : S. Babin (dir.), *Lieux et non-lieux de l'art actuel*, Montréal : Esse, pp.38-63.

LÉVI-STRAUSS, C.

1962. *La pensée sauvage*, Paris : Plon.

LÉVY, J.

2003. « Capital spatial », in : Jacques Lévy et Michel Lussault (dir.), *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Paris : Belin.

2008. *Echelles de l'habiter*, Paris : PUCA.

LÖFGREN, O., BENDIX, R.

2007. « Double Home, Double Lives ? », in : *Ethnologia Europae* 37, pp. 7-16.

LUSSAULT, M., LÉVY, J.

2000. *Logiques de l'espace, esprit des lieux*, Paris : Belin.

MCCANN, E.J., WARD, K.

2011. *Mobile Urbanism: Cities and Policymaking in the Global Age*, Minneapolis : University of Minnesota Press.

MCCANN, E.J.

2010. « Urban Policy Mobilities and Global Circuits of Knowledge: Toward a Research Agenda », in : *Annals of the Association of American Geographers*, 101(1), pp.107-130.

MCFARLANE, C.

2008. « Urban Shadows: Materiality, the 'Southern City' and Urban Theory », in : *Geography Compass*, 2(2), pp. 340-458.

2011a. « Assemblage and Critical Urbanism », in : *City*, 15(2), pp. 204-224.

2011b. « The City as Assemblage: Dwelling and Urban Space, in : *Environment and Planning D: Society and Space*, 29, pp. 649-671.

2011c. *Learning the City : Knowledge and Translocal Assemblage*, Oxford: Wiley Blackwell.

MADDEN, D.J.

2010. « Urban ANT's: A Review Essay », in: *Qualitative Sociology*, December, Volume 33, Issue 4, pp. 583-589.

MAFFESOLI, M.

1987. *Du nomadisme, vagabondages initiatiques*, Paris: Livre de Poche, Collection « Biblio-Essais ».

1988. *Le temps des tribus*, Paris : Méridiens Klincksieck.

MAGGLIOZZI, M.

2008. *Art brut, architectures marginales: un art du bricolage*, Paris : l'Harmattan.

MALINOWSKI, B.

1989 [1922]. *Les Argonautes du Pacifique occidental*, Paris : Gallimard, coll. « Tel ».

MARCHAND, T. H. J.

2010. « Making Knowledge: Explorations of the Indissoluble Relation between Mind, Body, and Environment », in: *Journal of the Royal Anthropological Institute*, 16(1), pp. 1-21.

MARCUS, G. E.

1995. « Ethnography In/Of the World System : The Emergence of Multi-Sited Ethnography », in : *Annual Review of Anthropology* 24, pp. 95-117.

MARCUS, G. E., SAKA, E.

2006. « Assemblage », in : *Theory, Culture & Society*, 23 (2-3), pp. 101-109.

MARPSAT, M.

2006. *Les formes marginales de logement. Étude bibliographique et méthodologique de la prise en compte du logement non ordinaire*, document de travail.

MARSAULT, R.

2010. *Résistance à l'effacement – Nature de l'espace et temporalité de la présence sur les Wagenburgs de Berlin entre 1990 et 1996*, Paris : Les presses du réel.

MASSEY, D.

2004. « The Political Challenge of Relational Space: Introduction to the Vega Symposium », in : *Geografiska Annaler*, 86 B, p. 3

MARCOUX, J.S.

2001. « The 'Casser Maison' Ritual: Constructing the Self by Emptying the Home », in : *Journal of Material Culture*, July, pp. 213-235.

MARTIN, G.

1998. « Generational Differences Amongst New Age Travellers », in : *The Socio-*



*logical Review*, Vol 46, n° 4, pp. 735-756.

MAUSS, M.

1950 [1934]. « Les techniques du corps », in: Marcel Mauss, *Sociologie et anthropologie*, Paris: PUF, pp. 363-386.

2006 [1950]. « Essai sur les variations saisonnières de sociétés Esquimaux. Étude de morphologie sociale », in : *Sociologie et anthropologie*, Paris : PUF, pp. 389-476.

2007 [1925]. *Essai sur le don. Forme et raison de l'échange dans les sociétés archaïques*, Paris: Quadrige/PUF.

MÉSINI, B.

2011. « Quelle reconnaissance de l'habitat léger, mobile et éphémère ? », in : *Techniques & Culture*, n°56, pp. 148 – 165.

2012. « Du droit dérogatoire à l'habitat « adapté », au droit commun d'habitats légers et mobiles », in : *Regards croisés sur l'habitat léger et mobile*, éditions Relier, pp. 107-117.

MILLER, D.

1987. *Material Culture and Mass Consumption*, Oxford: Basil Blackwell.

2001. *Home Possessions: Material Culture behind Closed Doors*, New York : Berg.

MILLER, D., PARROT, P.

2009. « Loss and Material Culture in South London », in : *Journal of the Royal Anthropological Institute*, Volume 15 (3), pp. 459–678.

MILLS, C.W.

2006. *L'imagination sociologique*. Paris : La Découverte [1<sup>ère</sup> éd. américaine 1959].

NICOLAS-LE-STRAT, P.

2007. « Multiplicité interstitielle », in : *Multitudes*, 4 n° 31, pp. 115 -121.

OAKLEY, A.

1981. « Interviewing Women : a Contradiction in Terms », in : Helen Roberts, *Doing Feminist Research*, London : Routledge and Kegan Paul, pp. 30-61.

ODIN, F., THUDEROZ, C.

2010. *Des mondes bricolés ? Arts et sciences à l'épreuve de la notion de bricolage*, Lausanne, Lyon: Presses Polytechnique Romandes.

OLIVIER DE SARDAN, J.P.

1985. « La politique du terrain : sur la production des données en anthropologie », in : *Enquête*, 1, pp. 71-109.

2004. « État, bureaucratie et gouvernance en Afrique de l'Ouest francophone : un diagnostic empirique, une perspective historique », in : *Politique africaine*,

96, pp. 139-162.

ONG, A., COLLIER, S.J.

2004. *Global Assemblages: Technology, Politics, and Ethics as Anthropological Problems*, Oxford : Wiley-Blackwell.

PAGANO, E.

2012. *Un renard à mains nues*, Paris: P.O.L.

PAQUOT, T., LUSSAULT, M., YOUNÈS, C.

2007. *Habiter, le propre de l'humain*, Paris : La Découverte « Armillaire ».

PATTARONI, L.,

2007. « La ville plurielle. Quand les squatteurs ébranlent l'ordre urbain », in : M. Bassand, V. Kaufmann et D. Joye, *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne : PPUR.

PEREC, G.

1978. *La vie mode d'emploi*. Paris : Hachette.

PÉTONNET, C.

1979. *On est tous dans le brouillard : ethnologie des banlieues*, Paris : Galilée.

PETRESCU, D., QUERRIEN, A., PETCOU, C.

2007. « Agir urbain. », in : *Multitudes*, 4 (n° 31), pp. 11-15.

PFAFFENBERGER, B.

2001. « Anthropology of Technology », in : *International Encyclopedia of Social and Behavioral Sciences*, Amsterdam: Elsevier, pp. 515-521.

PHILLIPS, J.

2006. « Agencement/assemblage », in : *Theory, Culture & Society*, 23, pp. 108-109.

PIMOR, T.

2014. *Zonards. Une famille de rue*, Paris : PUF.

POLANYI, M.

1983. *The Tacit Dimension*, Gloucester, Mass. : Peter Smith.

POURTAU, L.

2009. *Techno vol. I. Voyages au cœur des nouvelles communautés festives*, Paris : Editions du CNRS.

QUÉRÉ, L.

1997. « La situation toujours négligée », in : *Réseaux*, vol. 15, n° 85, Toulouse : CENT, pp. 163-192.

RABINOW, P.

1988. *Un ethnologue au Maroc : réflexions sur une enquête de terrain*, Paris :

Hachette.

RADKOWSKI DE, G-H.

2002 [1967]. *Anthropologie de l'habiter, vers le nomadisme*, Paris: PUF.

RANKIN, K.

2011. « Assemblage and the Politics of Thick Description », in : *City*, 15(5), pp. 563–569.

RAPOPORT, A.

1972. *Pour une anthropologie de la maison*, Paris: Dunod.

RAVALET, E., VINCENT-GESLIN, S., KAUFMANN, V.

2014. *Tranches de vie mobile : enquête sociologique sur la grande mobilité liée au travail*, Paris : Loco.

RAYMOND, E. S.

1999. *The Cathedral and the Bazaar : Musings on Linux and Open Source by an Accidental Revolutionary*, Beijing : O'Reilly.

REED-DANAHAY, D. E.

1997. *Auto/Ethnography : Rewriting the Self and the Social*, Oxford : Berg.

REITZ, M.

2014. « (Auto)construire son quotidien: quelques pratiques et techniques contemporaines du savoir-vivre nomade », in : *Tsantsa* (Société Suisse d'Ethnologie), n° 19, pp. 126-131.

REITZ, M., GREILLER, S.

2014. « Pour une architecture à trois ou quatre essieux », in : *Tracés*, n°4, p. 6-11.

2017 (à paraître). « Carnet de bord du projet « no land's man » ou la mécanique d'une recherche interdisciplinaire sur l'habiter mobile contemporain en France », in : Cécile Cuny, Alexa Färber, Anne Jarrigeon (dir.), *Penser l'urbain par l'image: collaborations entre chercheurs et « producteurs d'images » dans la recherche urbaine*, Paris : Créaphis.

ROULLEAU-BERGER, L., GAUTHIER, M.

2001. *Les jeunes et l'emploi dans les villes d'Amérique du Nord et d'Europe*, La Tour d'Aigues : Editions de l'Aube.

ROUSSEAU, M.

2008. « La ville comme machine à mobilité », in : *Métropoles* [En ligne], 3 | 2008, mis en ligne le 12 septembre 2008. Consulté le 24 mars 2016.

ROY, A.

2011. « Slumdog Cities : Rethinking Subaltern Urbanism », in : *International Journal of Urban and Regional Research*, 35(2), pp. 223-238.

SAHLINS M.

1976. *Âge de pierre, âge d'abondance. Economie des sociétés primitives*, Paris: Gallimard.

SAÏD, E.W.

2000. *Reflections on Exile and Other Essays*, Cambridge : Harvard University Press.

SANSOT, P.

1992. *Les Gens de peu*, Paris : PUF.

SASSEN, S.

2006. *Territory, Authority, Rights: From Medieval to Global Assemblages*, Princeton : Princeton University Press.

SCHERRER, F., VANIER, M.

2013. *Villes, Territoires, Réversibilités*, Paris : Hermann, collection «Colloques de Cerisy».

SCHULTHEIS, F.

2008. « La Jeunesse - Mythe moderne », in : M. O. Gonseth et al. (éds.), *La marque jeune*, Neuchâtel: Musée d'ethnographie, pp. 248-256.

SCHUTT, R. K.

2001. *Investigating the Social World. The Process and Practice of Research*. Boston [...] : Pine Forge Press.

SEGALEN, M., LE WITA, B.

1993. *Chez soi - objets et décors : des créations familiales*, Paris: Coll. Autrement, série Mutations, n° 137.

SERFATY-GARZON, P.

2003. *Chez soi, Les territoires de l'intimité*, Paris: Editions Armand Colin, Collections Sociétales.

SHELLER, M., URRY, J.

2006. « The New Mobilities Paradigm », in : *Environment and Planning A*, vol. 38, pp. 207-226.

SIGAUT, F.

1998. « Défense et illustration de la technographie », in : R. Guesnerie et F. Hartog (dir.), *Des sciences et des techniques : un débat*, Cahier des Annales 45, Paris : éditions de l'EHESS / Armand Colin, pp. 289-301.

SIMMEL, G.

1908. *Soziologie: Untersuchungen Über Die Formen Der Vergesellschaftung*, Berlin: Duncker & Humblot.

1979[1908]. « Digression sur l'étranger », in : Y. Grafmeyer et I. Joseph, *L'École de Chicago*, Paris : éd. du Champ urbain, pp. 53-77.

SIMONDON, G.

1989 [1959]. *Du mode d'existence des objets techniques*, Paris :Aubier.

SNEATH, D., HOLBRAAD, M., PEDERSEN, M.A.

2009. « Technologies of the Imagination: An Introduction », in : *Ethnos*, vol. 74(1), pp. 5-30.

SOJA, E.

2010. *Seeking Spatial Justice*, Minneapolis : University of Minnesota Press.

SOLÀ-MORALES DE, I.

1995. « Urbanité interstitielle », in : *Inter Art Actuel*, n°61, pp. 27-28.

SOMMER, R.

1969. *Personal Space: The Behavioral Basis of Design*, Englewood Cliffs, N.J. : Prentice-Hall.

SPAULT, C.

2008. *Habiter le nomadisme. L'exemple de l'habitat mobile des voyageurs du mouvement techno*, Master II Recherches Comparatives en Anthropologie, Histoire et Sociologie, EHESS Marseille -Vieille Charité.

STALKER

2000. *A travers les territoires actuels*, Paris: Jean-Michel Place/In visu, in situ.

STALKER, P.

2000. *Workers Without Frontiers: The Impact of Globalization on International Migration*, Boulder, London : Lynne Rienner Publishers.

STOCK, M.

2006. « L'hypothèse de l'habiter poly-topique : pratiquer les lieux géographiques dans les sociétés à individus mobiles », in : *EspacesTemps.net*.

STRATHERN, M.

1987. « The Limits of Auto-Anthropology », in :Anthony Jackson (ed.), *Anthropology at Home*, London : Tavistock, pp. 16-37.

SUCHMAN, L.

1987. *Plans and Situated Actions : The Problem of Human-Machine Communication*, New York : Cambridge University Press.

TARRIUS, A.

1992. *Les fourmis d'Europe : migrants riches, migrants pauvres et nouvelles villes internationales*, Paris : L'Harmattan.

2002. *La mondialisation par le bas. Les nouveaux nomades des économies souterraines*. Paris : Balland.

TEDLOCK, B.

1991. « From Participant Observation to the Observation of Participation

:The Emergence of Narrative », in : *Journal of Anthropological Research*, 47, 1, pp. 69-94.

THRASHER, F.

1927. *The Gang: A Study of 1,313 Gangs in Chicago*, Chicago: University of Chicago Press.

THRIFT, N.

1996. *Spatial Formations*, Thousand Oaks : Sage Publications.

TIQQUN 2

2001. « Comment faire ? », diffusé par Belles lettres.

TONKISS, F.

2011. « Template Urbanism: Four Points About Assemblage », in : *City*, 15(3/4), pp. 584-588.

TUAN, Y.-F.

1974. *Topophilia: a Study of Environmental Perception, Attitudes, and Values*, Englewood Cliffs : Prentice-Hall.

TURNER, J.F.C.

1972. « Housing as a Verb », in: J.F.C Turner, R. Fichter (eds), *Freedom to Build*, New York: Macmillan, pp. 148-175.

TURNER, V.

1982. *From Ritual to Theatre: The Human Seriousness of Play*, New York: Performing Arts Journal Publications.

1990. *Le phénomène rituel. Structure et contre-structure*, Paris : PUF.

URRY, J.

2000. *Sociology Beyond Societies. Mobilities for the Twenty-First Century*, London: Routledge.

2007. *Mobilities*, London: Polity.

VAN GENNEP, A.

1987 [1909]. *Les rites de passage*, Paris : Picard.

VASSET, L.

2008. *Un livre blanc : récit avec cartes*, Paris : Fayard.

WACQUANT, L.

2002. *Corps et âme : carnets ethnographiques d'un apprenti boxeur*, Marseille : Agone.

2003. « Chicago fade : le corps du sociologue en scène », in : *Quasimodo*, n° 7 (« Modifications corporelles »), Montpellier, pp. 171-180.

2006. *Parias urbains, ghetto, banlieues, Etat*, Paris : La Découverte.



WENGER, E.

1998. *Communities of Practice: Learning, Meaning, and Identity*, Cambridge University Press.

2005. *La théorie des communautés de pratique, apprentissage, sens et identité*, Laval : Presses Université Laval.

## FILMOGRAPHIE

VARDA, A.

1985. *Sans toit ni loi*

2000. *Les glaneurs et la glaneuse*

RACLOT-DAULIAC, D.

2010. *Heretik System. We had a dream*





# CURRICULUM VITAE

chemin des grands pins 7

2000 Neuchâtel (NE)

SUISSE

Tél. portable (CH) : +41 79 854.09.37

Tél. portable (FR) : +33 7 81 32 60 28

Tél. privé : 032/724.09.30

e-mail : maude.reitz@gmail.com

---

## REITZ MAUDE

ETAT CIVIL :                      célibataire

NATIONALITÉ :                  suisse

AGE :                                33 ans (02.07.1983)

---

## ÉTUDES et TITRES

2009                      Licence universitaire en Ethnologie et Géographie, Université de Neuchâtel.

2002                      Maturité fédérale, Gymnase de Nyon, Vaud

1999                      Certificat d'études secondaires en section latin-grec, Gland, Vaud.

---

## EXPÉRIENCES PROFESSIONNELLES

2011-2016              Doctorante, Laboratoire de Sociologie Urbaine (LaSUR), EPFL, Lausanne.

2012                      Assistante, CUSO, Swiss Graduate Program in Anthropology.

Mandat d'organisation du module de recherche « Into the Heart of Globalization : doing Fieldwork in the Pearl River Delta Area, China July 2-15 ».

- 2011-2012 Assistante de l'administratrice, FOCALÉ, Association pour la photographie, Galerie-Librairie, Nyon.
- 2011 Collaboratrice scientifique, exposition « What are you doing after the apocalypse ? », Musée d'Ethnographie, Neuchâtel.
- 2010 Collaboratrice de programme, Museum of Contemporary Art, Belgrade, Serbie
- 2010 Assistante de projet, REX Cultural Center, Free Zone Film Festival, Belgrade, Serbie

---

## PUBLICATIONS

CARMO, L., PEDRAZZINI, Y., REITZ, M.

2015. « [Heroic] Figures of Urbanity, 'Creativists' and Travellers: New (Post)Heroes in Town », in : S.Vincent Geslin, Y. Pedrazzini, H. Adly, Y. Zorro (eds), *Translating the City: Interdisciplinarity in Urban Studies*, Lausanne, Oxford: Routledge/EPFL Press, pp. 163-183.

REITZ, M.

2014. « (Auto)construire son quotidien: quelques pratiques et techniques contemporaines du savoir-vivre nomade », in : Tsantsa (Société Suisse d'Ethnologie), n°19/2014, pp. 126-131.

GREILLER, S., REITZ, M.

2014. « Pour une architecture à trois ou quatre essieux », in : TRACÉS, n°4, p. 6-11.

2017 (à paraître). « Carnet de bord du projet no land's man ou la mécanique d'une recherche interdisciplinaire sur l'habiter mobile contemporain en France », in : Cécile Cuny, Alexa Färber, Anne Jarrigeon (dir.), *Penser l'urbain par l'image: collaborations entre chercheurs et « producteurs d'images » dans la recherche urbaine*, Paris : Créaphis.

REITZ, M.

2012. « Comment liquider Tchernobyl ? », in : Marc-Olivier Gonseth, Bernard Knodel, Yann Laville [et al.], *What are you doing after the apocalypse ?*, Neuchâtel : Musée d'ethnographie de Neuchâtel, pp. 82-87.

REITZ, M.

2011. *Je n'ai rien vu à Tchernobyl : le difficile traitement de l'histoire et de la mémoire de la catastrophe en Ukraine*, Neuchâtel : Institut d'ethnologie, coll. ETHNOSCOPE, n°12, 127 p.

---

## COMMUNICATIONS

REITZ, M., *Living [Un]plugged: Converted Trucks as an Assembled and Multi-local Way of Dwelling*, Session: « Mobile Dwellings: Transportable Localities », American Anthropological Association Meeting, Denver, Colorado, USA, 2015.

REITZ, M., *Quand apprendre, c'est faire: quelques réflexions empiriques et méthodologiques*

sur l'habitat mobile contemporain, Séminaire Mobil Hom(m)es, Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme, Aix-en-Provence, France, 2014.

GREILLER, S., REITZ, M. NoLand's man: une recherche interdisciplinaire sur l'habitat mobile, Journée d'étude « Collaborations entre chercheurs et «producteurs d'images»: état des lieux dans le champ urbain», Institut Français d'Urbanisme, Marne la Vallée, France, 2014.

REITZ, M., (Auto)construire son quotidien: pratiques et techniques du savoir-vivre mobile, Journée d'études «Hybridation des réseaux itinérants» du Pôle de recherche en Sciences Humaines (PRSH), Université du Havre, Le Havre, France, 2013.

GREILLER, S., PEDRAZZINI, Y., REITZ, M., VAN DER STIGGHEL, F., Néo-nomades, travellers et autres habitants non ordinaires, mobiles et invisibles, Journée d'études «Hybridation des réseaux itinérants» du Pôle de recherche en Sciences Humaines (PRSH), Université du Havre, Le Havre, France, 2013.

GREILLER, S., PEDRAZZINI, Y., REITZ, M., VAN DER STIGGHEL, F., Travellers, campements et bords de ville/Travellers, settlements and city fringes, 2ème rencontres internationales du Forum Vies Mobiles «Des mobilités durables dans le périurbain, est-ce possible?», La Maison Rouge, Paris, France, 2013.

BOUDREAU, J.-A., PEDRAZZINI, Y., REITZ, M., Culture and Urbanity, Workshop « Wassup, Cities? An Interdisciplinary Approach to Contemporary Urbanization », Leysin, Switzerland, 2011.

REITZ, M., I saw nothing in Chernobyl : doing research on memory and history of the catastrophe in Ukraine, Petnica Science Center, Serbie, 2010.

REITZ, M., Je n'ai rien vu à Tchernobyl, cours d'ethnomuséologie d'Octave Debary, Université de Neuchâtel, Suisse, 2010.

---

## LANGUES

Français	langue maternelle
Anglais	écrit et parlé couramment
Allemand	niveau baccalauréat



MAUDE REITZ

**ASSEMBLER SON QUOTIDIEN SUR LA ROUTE:**  
UNE ETHNOGRAPHIE DE L'HABITER MOBILE CONTEMPORAIN

EPFL / LaSUR  
MARS 2016

graphisme et mise en page  
Sophie Greiller